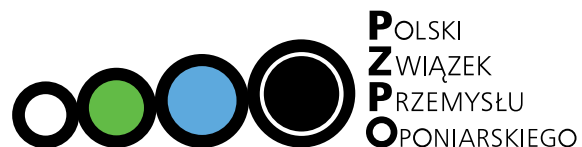




# WPŁYW OPON NA BEZPIECZEŃSTWO DROGOWE



## RAPORT



# Spis treści

## ROZDZIAŁ I JEDYNY STYK Z DROGĄ

6 - 9

## ROZDZIAŁ II SEZON NA BEZPIECZEŃSTWO

10 - 18

## ROZDZIAŁ III POLSKI KIEROWCA BARDZIEJ ŚWIADOMY

19 - 29

## ROZDZIAŁ IV Rekomendacje

30



## Potrzebni społeczeństwu

Czy pięć lat działania organizacji reprezentującej ważną gałąź polskiego przemysłu i rynku pracy to dużo? Przez ten czas Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego stał się znaczącym reprezentantem branży oponiarskiej. Od pierwszych dni staramy się także być jak najbliżej kierowców, żeby uświadamiać, jak wielkie znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego mają opony. Tak widzimy swoją misję dla społeczeństwa.

W ponad 3000 publikacji medialnych pokazaliśmy, jak ważną rolę w życiu każdego z nas odgrywa ogumienie. Wspólnie z partnerami obalamy mity narosłe w świadomości kierowców dotyczące opon osobowych, ciężarowych czy rolniczych. Pokazujemy, ile przemysł oponiarski znaczy dla gospodarki, rynku pracy, inwestycji w nowe technologie.

Od samego początku naszej działalności jesteśmy członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Gumy (ETRMA), a od 2016 r. także Europejskiej Organizacji Technicznej Opon i Felg (ETRTO). Przez ten czas uczestnicząc w kilkudziesięciu posiedzeniach i spotkaniach roboczych, dbamy o odpowiednią perspektywę naszej branży w Europie.

Często jestem pytany, czy nasze projekty mają sens biznesowy. Weźmy na przykład kampanie dotyczące jazdy z prawidłowym ciśnieniem w oponach. Przecież jazda na „kapciu” szybko zniszczy opony, więc kierowca kupi nowe. To jednak nie biznesowe podejście połączyło branżę oponiarską, a odpowiedzialność i poczucie misji poprawy bezpieczeństwa.

Czasy, kiedy w naszej branży sukcesem było tylko sprzedanie opon, odeszły bezpowrotnie kilkanaście lat temu. Teraz liczy się to, by produkt ten był najbardziej bezpieczny, powstały w oparciu o najlepsze technologie szanujące środowisko. Słowem - liczy się zaufanie Was, Kierowców, do produktów naszej branży. Dlatego od ponad pięciu lat nieustannie uświadamiamy, jak wiele na drodze zależy od stanu opon. W końcu z punktu widzenia praw fizyki nie ma znaczenia, czy samochód ma moc 90 koni mechanicznych czy 290. Cała moc silnika, systemów hamowania i większość informacji do systemów bezpieczeństwa zależy od jakości opon. To one są jedynym punktem styku pojazdu z drogą. Tylko tyle. I aż tyle.

Przez ponad 100 lat rozwoju motoryzacji widzimy, jak bardzo zmieniły się samochody. Zmieniły się także opony. Niezmienna jest jedna rzecz – wszystkie samochody jeżdżą na oponach. Współczesna technologia produkcji opon osiągnęła bardzo wysoki poziom. My zaś, jako branża, będąc od zawsze w awangardzie innowacyjności, jesteśmy przygotowani na przyszłość i nowe oczekiwania technologiczne.

Dziękujemy naszym partnerom i organizacjom współpracującym za znakomite realizacje wspólnych zamierzeń. Przede wszystkim jednak dziękujemy naszym Firmom Członkowskim i tym wszystkim Znakomitym Ludziom, którzy je reprezentują na wielu poziomach w pracach na rzecz PZPO. To dzięki Wam i wspólnemu zaangażowaniu osiągnęliśmy już tak wiele jako branża.



Za pięć lat może być tylko lepiej. Przed nami kolejne lata i bardzo ciekawe projekty. Wszystkie mają wspólny mianownik – poprawę bezpieczeństwa na drogach Polski i Europy.

**Piotr Sarnecki** - dyrektor generalny  
Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego

## Potrzebni kierowcom

Świat mitów, legend i nieuzasadnionych przekonań – to jeden z poważniejszych problemów, z którym borykamy się na polskich drogach. I m.in. przez to nie tylko nie dogoniliśmy Europy pod względem bezpieczeństwa drogowego, lecz także ta Europa stale nam ucieka. Sytuacji nie ułatwia to, że mimo pewnych pozornych działań od 1989 r. nie dopracowaliśmy się w kraju ani właściwej instytucji, ani systemu.

Dopiero w takim kontekście – przecież jak najbardziej prawdziwym – można dostrzec wagę działań takich organizacji jak Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego. Tak rozumiana społeczna odpowiedzialność biznesu jest dziś jednym z filarów wspomagających krajowy system bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Gdyby nie eksperci, którzy wiedzą o nowych technologiach wszystko (sami je przecież opracowują), docierający dzięki własnym wysiłkom poprzez media do kierowców, polityków i szeroko rozumianej administracji, trudno byłoby zmieniać podejście do wagi opon jako elementu wpływającego na bezpieczeństwo jazdy. Tymczasem, jak pokazują badania naukowe, jest to element wyposażenia samochodu mający istotny wpływ na obniżenie ryzyka wypadku.

Wiemy już – i ten raport jest tego dowodem – że systematyczna praca PZPO w tej dziedzinie przynosi w Polsce wymierne efekty. Pięć lat rzetelnego wskazywania na fakty i uświadamiania kierowców sprawiło, że są oni dziś znacznie bardziej przekonani o tym, iż należy zwrócić uwagę na opony, by bezpiecznie dotrzeć do celu. Stało się to dla nich ważne.

Niniejszy raport pokazuje też jednak, z jak wielkim wyzwaniem trzeba się mierzyć w kraju. Ile jeszcze jest do zrobienia, by np. zakładanie opon zimowych lub całorocznych z zimową homologacją stało się po prostu głębokim przekonaniem każdego kierowcy, a nie tylko deklaracją, która nie zawsze znajduje pokrycie w rzeczywistych działaniach. I tu PZPO wyznacza oraz wskazuje kierunek, w którym w Polsce należy podążać. Urzędnicy i politycy dzięki dostarczanej wiedzy coraz częściej także odnajdują właściwe argumenty i lepiej zdają sobie sprawę z tego, co w Polsce warto zrobić i w jaki sposób można to uczynić. Wystarczy już tylko zadziałać.

Potrzeba nam więcej takich organizacji jak PZPO. I więcej mądrej współpracy biznesu z administracją oraz przedstawicielami organizacji pozarządowych. Taka droga do drogowej Wizji Zero jest najkrótsza.



Łukasz Zboralski - redaktor naczelny brd24.pl

## ABSTRAKT

Polska jest jednym z najgorszych krajów UE pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. W klasyfikacji liczby wypadków śmiertelnych zajmuje czwarte miejsce od końca w rankingu krajów wspólnoty (raport roczny ETSC za rok 2017).

Blisko 33 tys. wypadków rocznie, ok. 40 tys. rannych i prawie 3 tys. ofiar śmiertelnych stanowią poważny problem kraju również w wymiarze ekonomicznym – koszty wypadków drogowych co roku sięgają 2,6 proc. PKB i oscylują wokół 50 mld zł.

Jedną z poważniejszych luk systemu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest brak informacji na temat przyczyn wypadków drogowych z powodu niesprawności technicznej pojazdów, w tym niesprawności opon. To ukryty problem, wobec którego do tej pory na szczeblu centralnym nie podejmowano istotnych działań.

Jak przedstawiono w niniejszym raporcie – na podstawie badań z innych krajów Europy i świata oraz rzetelnie gromadzonych danych o wypadkach – blisko połowa wypadków drogowych wydarzających się na polskich drogach może mieć pośredni i bezpośredni związek ze złym stanem technicznym pojazdu. Sam zły stan opon może odpowiadać nawet za połowę wypadków związanych z niesprawnością techniczną pojazdów.

Zwiększenie ryzyka zaistnienia wypadku przy jeździe na niewłaściwie utrzymanych lub źle dobranych do sezonu oponach jest dziś dokładnie oszacowane. Jazda na ogumieniu o wysokości bieżnika 1,6 mm i więcej to ponad 80 proc. mniej szans na uczestniczenie w wypadku, a jazda na oponach z prawidłowym ciśnieniem obniża ryzyko wypadku o ok. 35 proc. Z kolei jazda na oponach zimowych lub całorocznych z zimową homologacją w warunkach zimowych obniża ryzyko zaistnienia wypadku o połowę, a istotnie poprawia bezpieczeństwo już przy temperaturze 7 stopni Celsjusza.

Przez pięć lat intensywnych działań Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego – od roku 2013 do dziś – i upowszechniania eksperckiej wiedzy w Polsce poprawiła się świadomość kierowców dotycząca wagi opon w kontekście bezpieczeństwa na drodze. Obecnie w świadomości Polaków jest to drugi najważniejszy element – po hamulcach – zapewniający bezpieczną podróż. Dwukrotnie zwiększył się też odsetek kierowców, którzy rozumieją, że jazda na oponach ze zbyt niskim ciśnieniem zmniejsza bezpieczeństwo na drodze. Coraz więcej kierowców wie też, gdzie znaleźć informację o tym, jakie ciśnienie powinno być w oponach ich samochodu. Zdecydowana większość kierowców popiera zobowiązanie wszystkich do zmiany opon na zimowe lub całoroczne z homologacją zimową w ustawowo określonym terminie – opowiada się za tym 79 proc. kierowców.

Zgromadzone statystyki i badania z innych krajów pokazują, że jest bardzo duża zależność między przepisami w zakresie stanu i używania opon a poziomem bezpieczeństwa na drogach.

Istnieje też potrzeba zmiany systemu gromadzenia danych o wypadkach w Polsce tak, by obejmował on dane na temat niesprawności technicznej pojazdów, w tym niesprawności ogumienia, które mogły przyczynić się lub być podstawową przyczyną zaistnienia wypadku.

Widać również wyraźną konieczność urealnienia kwestii badań technicznych pojazdów, podczas których diagnosty powinni sprawdzać również stan opon – ponieważ ma to istotny wpływ na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.

# ROZDZIAŁ I

## JEDYNY STYK Z DROGĄ

Jedną z najszybciej obracających się części w pojeździe to koło. Założona na nim opona jest jedynym punktem, w którym pojazd styka się z drogą. Stan i jakość opony mają więc oczywiste znaczenie dla komfortu podróżowania – ale przede wszystkim dla bezpieczeństwa. To staje się bardziej wyraźne, gdy uzmysłowimy sobie, że cała moc silnika (a dzisiejsze samochody nierzadko dysponują potężną mocą) oraz cała siła systemów hamowania przenoszona jest na tak niewielką część opony stykającą się z ziemią, że można porównać ją do powierzchni kartki pocztowej.

### Ukryty problem

Kierowcom w Polsce trudno jest zrozumieć tę szalenie ważną kwestię – winny jest przede wszystkim ułomny system zbierania danych o wypadkach, który poważnie marginalizuje wpływ sprawności technicznej pojazdu na zaistnienie wypadku drogowego. Skoro oficjalnie stan samochodów w Polsce prawie nie ma wpływu na wypadkowość, to i oficjalnie opony na to nie mają wpływu.

Jak bardzo jest to nieprawdziwy obraz, widać najlepiej, gdy porówna się przyczyny wypadków odnotowywane w Polsce z tymi odnotowywanymi w krajach z nami sąsiadującymi. Jednym z najbardziej skrajnych przykładów jest zestawienie danych z Niemiec i Polski. W naszym kraju w roku 2017 z przyczyn niesprawności technicznej pojazdów doszło – według danych Komendy Głównej Policji – do zaledwie 40 wypadków. Wśród nich niesprawność opon była przyczyną 10 wypadków (czyli 26 proc.). Tymczasem w Niemczech odnotowuje się rocznie np. 3017 wypadków, których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu (dane za 2003 r.) – w tym sama niesprawność opon odnotowana została w 1374 wypadkach (45,5 proc.). Radykalne zaniżenie wypadków z tego powodu w polskich danych jest widoczne gołym okiem. Tym bardziej że średni wiek samochodu na polskich drogach jest dużo wyższy niż w Niemczech i wynosi ok. 16 lat!

Sytuacji nie ułatwia to, że przeglądy techniczne samochodów na stacjach kontroli pojazdów to dziś w sporej mierze system potwierdzania fikcji – dowiodła tego m.in. kontrola Najwyższej Izby Kontroli.

Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że większość wypadków związana z niesprawnością techniczną pojazdów trafia do oficjalnej klasyfikacji policyjnej jako wypadki spowodowane „niedostosowaniem prędkości do warunków na drodze”. To oficjalnie jedna z dwóch najczęstszych przyczyn wypadków drogowych, których rocznie odnotowujemy obecnie w kraju blisko 33 tys. Nietrudno wyobrazić sobie, że wypadki spowodowane złym stanem opon i wydłużoną drogą hamowania są klasyfikowane jako „niedostosowanie prędkości”. Do tej grupy wypadków zapewne niezwykle często włączane są wypadki powodowane przez utratę przyczepności i zmianę toru jazdy – zakończoną zjechaniem na przeciwny pas ruchu, do przydrożnego rowu czy uderzeniem w drzewo.

Dysponując tak nieprawdziwym obrazem, można tylko próbować szacować, jak wielkim zagrożeniem bezpieczeństwa są samochody z usterkami, w tym z niesprawnym ogumieniem.

Tutaj można się odnieść do dobrze udokumentowanych wypadków w niemieckiej bazie GIDAS. Z opracowanych w niej analiz 18 225 wypadków drogowych z udziałem samochodów osobowych z lat 2005–2013 wynika, że 34 proc. z nich miało związek z oponami (prezentacja raportu Technische Universität Dresden i VUFO dr. inż. Larsa Hannawalda).

Dość podobne wnioski płyną z innych niemieckich pogłębionych badań przeprowadzonych przez Dekra Automobil GmbH. Dowiodły one, że 36 proc. wypadków jest spowodowane stanem technicznym pojazdu, z czego 36,8 proc. ma związek ze stanem lub z przyczepnością opon (raport TUV Automotive GmbH dla KE).



Biorąc pod uwagę raport TUV Automotive GmbH dla Komisji Europejskiej i dane z krajów ościennych, można przyjąć, że zły stan techniczny samochodów może być pośrednią i bezpośrednią przyczyną nawet 45 proc. wypadków na polskich drogach.

Z kolei – jak wynika z danych zbiorczych zgromadzonych w raporcie TNO i TML dla Komisji Europejskiej („Study on some safety-related aspects of tyre use”, 18 grudnia 2014 r.) – niesprawność opony stanowi duży odsetek wśród wypadków, w których przyczynach odnotowuje się niesprawność techniczną pojazdu. Wśród wypadków śmiertelnych do awarii opon dochodziło w 40 proc. przypadków.

Badacze zauważają, że biorąc pod uwagę całość wypadków śmiertelnych, odsetek tych, które powstały z przyczyny niesprawnych opon lub niesprawność ta miała przynajmniej istotny wpływ jako jedna z przyczyn, powinno szacować się na 5–10 proc. (w zależności od faktycznych sytuacji na drodze – np. do wypadków na autostradach dochodzi przy wyższych prędkościach i usterki opon będą tam odgrywały znacznie większą rolę).

*Uszkodzenie opony jako kategoria niesprawności technicznej powodującej wypadek z ofiarami śmiertelnymi.*

Rok	Kategoria niesprawności technicznej							Współczynnik: Usterka opony / wypadek prowadzący do obrażeń lub śmierci
	Ogółem	Światła	Opony	Hamulce	Układ kierowniczy	Układ napędowy	Inne	
	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	%
1993	4,390	378	<b>2,032</b>	750	221	87	922	46,3
1994	4,334	411	<b>1,925</b>	762	208	88	940	44,4
1995	3,878	359	<b>1,740</b>	682	202	74	821	44,9
1996	3,521	367	<b>1,543</b>	591	187	76	757	43,8
1997	3,513	364	<b>1,578</b>	562	163	79	767	44,9
1998	3,327	363	<b>1,486</b>	491	120	61	806	44,7
1999	3,367	358	<b>1,542</b>	503	149	64	751	45,8
2000	3,288	331	<b>1,477</b>	519	124	83	754	44,9
2001	3,059	316	<b>1,351</b>	428	136	52	776	44,2
2002	3,017	278	<b>1,374</b>	412	115	57	781	45,5

Widać więc wyraźnie, jak wielki problem polskich dróg jest dziś marginalizowany i niejako ukryty w debacie publicznej. Rocznie dochodzi obecnie w Polsce do blisko 33 tys. wypadków, w których ginie ok. 3 tys. osób, a blisko 40 tys. zostaje rannych. To oprócz ludzkich tragedii ma także wymiar ekonomiczny – według szacunków wykonanych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego roczny koszt wypadków drogowych w Polsce przekracza 48 mld zł. To niemal 2,6 proc. PKB kraju.

Jeśli opony mogą mieć wpływ na 40–50 proc. wypadków związanych z niesprawnością techniczną pojazdów, to zwrócenie uwagi na ten problem i podjęcie działań w tej sferze mogłoby ocalić od śmierci i kalectwa docelowo nawet 10 tys. osób rocznie.

Zmniejszenie liczby wypadków choćby o tysiąc rocznie skutkowałoby ograniczeniem kosztów ponoszonych przez całe społeczeństwo o ok. 1,5 mld zł.

Jak do tego doprowadzić? Tutaj paradoksalnie, przez pewne opóźnienie na poziomie krajowym, może być nam łatwiej na to pytanie odpowiedzieć. Wiele krajów zdążyło już ten problem zgłębić i w szczególowy sposób opisać wpływ opon na bezpieczeństwo w różnych aspektach.

## Uszkodzenia, głębokość bieżnika i ciśnienie

Przy szczegółowych analizach wpływu opon na bezpieczeństwo eksperci wyróżniają cztery aspekty – wiek/zużycie opony, głębokość bieżnika i utrzymanie prawidłowego ciśnienia.

W pogłębionych badaniach nad wypadkami w Niemczech (baza danych GIDAS) nie dało się statystycznie udowodnić w przypadku opon letnich, że większa niż minimalnie wymagana prawem głębokość bieżnika istotnie statystycznie pozwala jeszcze zredukować ryzyko uczestniczenia w wypadku. Nie zauważono tego również w statystyce wypadków dotyczącej opon zimowych na nawierzchniach suchych czy mokrych.

Wpływ wysokości bieżnika na ryzyko zaistnienia wypadku daje się wyraźniej zauważyć w amerykańskiej bazie o wypadkach NHTSA, zawierającej badanie dotyczące wypadków samochodowych z lat 2005–2007. Spośród samochodów biorących udział w sumie w 5470 wypadkach 9 proc. miało problem z co najmniej jedną oponą.

Z amerykańskich danych widać wyraźnie, że samochody z głębokością bieżnika poniżej 1,6 mm (to także minimalna wymagana prawem głębokość bieżnika opony w Polsce) ponad czterokrotnie częściej uczestniczą w wypadkach drogowych – 33-procentowy udział w stosunku do 7,55-procentowego udziału w grupie referencyjnej. Głębokość bieżnika 1,7–3,2 mm stwarza już tylko niewiele większe ryzyko uczestniczenia w wypadku – 24,33 proc. udziału samochodów z oponami o takim bieżniku w porównaniu z 17,86 proc. udziału grupy referencyjnej. Solidną zmianę widać znów w przypadku głębokości bieżnika 3,3–4,8 mm. Tutaj można zauważyć już, że takie samochody rzadziej uczestniczą w wypadkach – 27,85 proc. udziału w odniesieniu do 40,61 proc. udziału grupy referencyjnej. Także samochody wyposażone w opony z bieżnikiem o głębokości większej niż 4,8 mm rzadziej uczestniczą w wypadkach – 13,99 proc. udziału w stosunku do 33,98 proc. udziału grupy referencyjnej.

Głębokość bieżnika	Pojazdy wypadkowe	Grupa referencyjna
<= 1,6 mm	33,88%	7,55%
1,7 - 3,2 mm	24,33%	17,86%
3,3 - 4,8 mm	27,85%	40,61%
> 4,8 mm	13,93%	33,98%

Z ogólniejszego porównania wynika zaś, że prawdopodobieństwo uczestniczenia w wypadku można obniżyć aż o 84,1 proc., podróżując na oponach o głębokości większej niż 1,6 mm.

Zestawienie danych dotyczących ciśnienia w oponach samochodów wskazuje, że utrzymywanie prawidłowego ciśnienia ma także wpływ na minimalizację ryzyka uczestniczenia w wypadku. Statystycznie w grupie pojazdów uczestniczących w wypadkach większy jest odsetek tych, w których koła były lekko lub poważnie niedopompowane, oraz tych, w których ciśnienie w kołach było za wysokie.

*Poziom ciśnienia w pojazdach wypadkowych w odniesieniu do grupy referencyjnej.*

Odchylenia wartości ciśnienia	Pojazdy wypadkowe	Grupa referencyjna
< -25%	19,01%	11,37%
-10% ... -25%	23,30%	21,36%
0% ... -10%	14,99%	19,85%
0	6,68%	11,31%
0% ... +10%	14,37%	15,20%
+10 ... +25%	13,75%	14,10%
> +25%	7,91%	6,82%



Jasne jest też, że jazda na zniszczonej oponie to poważne ryzyko na drodze. Odsetek pojazdów z uszkodzoną oponą jest wielokrotnie wyższy niż pojazdów z niezniszczonymi oponami.

Ogólny wniosek jest taki, że jazda na prawidłowo napompowanych oponach (w zakresie 10 proc. niedopompowania do ciśnienia za wysokiego o 25 proc.) zmniejsza ryzyko wypadku o 35,1 proc. w stosunku do jazdy na oponach bardziej niedopompowanych lub o ciśnieniu za wysokim.

*Uszkodzenia opon w pojazdach wypadkowych w odniesieniu do grupy referencyjnej.*

	Pojazdy wypadkowe	Grupa referencyjna
Z uszkodzeniami	17,00%	2,81%
Bez uszkodzeń	83,00%	97,19%

Utrzymanie prawidłowego ciśnienia w oponach oznaczałoby możliwość zredukowania wypadków z tym związanych o blisko 20 proc., a jazda na niezniszczonych oponach obniżyłaby liczbę wypadków o blisko 15 proc.

**Konkluzja dotycząca rzeczywistych danych o wypadkach jest więc jasna – prawie połowa wypadków spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów związana jest ze stanem opon. Wiadomo, jaki rodzaj uchybień powoduje największe zagrożenia dla kierowcy, pasażerów i innych uczestników ruchu.**

Kluczowa pozostaje odpowiedź na pytanie, jakimi sposobami można doprowadzić do tego, by kierowcy w Polsce jeździli na oponach o odpowiedniej głębokości bieżnika, dostosowanych do warunków atmosferycznych (zwłaszcza w sezonie jesienno-zimowym) i odpowiednio napompowanych.

Działania Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego – m.in. upowszechnianie faktów, rzetelnej wiedzy i dowodów naukowych – systematycznie zwiększają wśród polskich kierowców świadomość wagi opon w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## ROZDZIAŁ II

### SEZON NA BEZPIECZEŃSTWO

Poważnym aspektem bezpieczeństwa związanym z oponami jest ich dopasowanie do warunków sezonowych. Taką możliwość technologiczną producenci zapewniają kierowcom od blisko stu lat – od kiedy w latach 30. ubiegłego wieku zaprezentowano pierwsze modele opon zimowych. Innowacja pozwalała wówczas głównie na lepsze poruszanie się po śniegu.

Po dziesiątkach lat technicznych udoskonaleń kierowcy mają do dyspozycji już nie tylko opony zapewniające lepszą przyczepność na śniegu, lecz także po prostu w warunkach temperatury niższej lub równej 7–10 stopniom Celsjusza. Dodatkowo dzisiejsze zaawansowanie technologiczne pozwoliło połączyć niektóre aspekty opon zimowych i letnich w produktach, które określane są jako opony całoroczne.

Postęp technologiczny i zaawansowanie produktów pociągnęło za sobą nowe możliwości w poprawie bezpieczeństwa drogowego w sezonach umownie nazywanych jako zimowe. Wiele krajów Unii Europejskiej, nie kwestionując korzyści związanych z poruszaniem się samochodami wyposażonymi w bardziej adekwatne sezonowo ogumienie, dostosowało do współczesnych realiów systemy prawne. W krajach tych przyjęto dwojakie rozwiązanie tej kwestii z jednym wspólnym punktem – wyznaczonym kalendarzowo okresie, w którym kierowcy powinni poruszać się na bezpieczniejszym ogumieniu zimowym lub całorocznym z homologacją zimową. Tym, co różni te regulacje, jest element odpowiedzialności osobistej. Część krajów postawiła na wyznaczenie sztywnego kalendarzowego terminu, w którym wymaga od kierowców poruszania się samochodami wyposażonymi w odpowiednie do sezonu opony. Inne kraje wyznaczyły kalendarzowy termin do stosowania ogumienia zimowego lub całorocznego z zimową homologacją, ale wymóg uzależniły jeszcze od panujących „warunków zimowych”. W ten sposób w określonym terminie kierowca sam jest odpowiedzialny za moment, w którym zdecyduje o zmianie opon.

Polska jest jedynym krajem z takim klimatem w UE, w którym nie obowiązuje żadna regulacja w tej kwestii. Rozpoczęła się już za to społeczna i medialna dyskusja na ten temat. Niezwykle ważne jest więc przedstawienie dotychczasowej naukowej wiedzy dotyczącej stosowania opon zimowych lub całorocznych z homologacją zimową i ich wpływie na bezpieczeństwo. Jest to tematyka niezwykle trudna do uchwycenia w ramach danych gromadzonych przez polską policję – już sam zaniżony odsetek przyczyn wypadków, na który wpływ miała niesprawność techniczna samochodów (sprawę tę udokumentował m.in. raport Najwyższej Izby Kontroli), nie pozwala uchwycić wpływu samych opon na te kwestie.

Odwołać trzeba się więc w tej tematyce do badań z innych niż Polska krajów. Tutaj z pomocą przychodzi Komisja Europejska, która w ramach prac nad poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego rozpatruje także kwestię przepisów dotyczących opon pojazdów, w tym m.in. obowiązku stosowania opon zimowych lub całorocznych z zimową homologacją. Raport ten, opublikowany w grudniu 2016 r., został opracowany przez ekspertów TNO i TML („Study on some safety-related aspects of tyre use”, Sven Jansen, Antoine Schmeitz, Sander Maas, Carmen Rodarius, Lars Akkermans, 2016).

#### Zimowa redukcja ryzyka. Jak jest wysoka?

W publicznej debacie przewaga techniczna opon z homologacją zimową na nawierzchniach ze śniegiem nie jest dziś kwestionowana. Wydaje się, że przeciętni kierowcy doskonale zdają sobie już sprawę z tego, że inny rodzaj gumowej mieszanki użyty w takich oponach pozwala im zachować większą elastyczność w niskich temperaturach. Potocznie więc użytkownicy zdają sobie sprawę z rzeczy, którą w naukowym skrócie określić

można jako punkt temperaturowy, w którym kauczuk, będący polimerem, przechodzi ze stanu gumowatego, elastycznego w stan stały, szklisty.

Dla części użytkowników problematyczny jest wciąż jednak – być może poprzez rozmaite testy prasowe, nie zawsze trzymające się właściwej, dokładnej czy porównywalnej metodologii badawczej – sposób zachowania się opon w zależności od ich rodzaju na nawierzchniach bez śniegu.

Raport dla KE przytacza w tej tematyce m.in. test przeprowadzony przez największy klub motoryzacyjny w Szwajcarii – Touring Club Schweiz. Także jego wyniki trudno idealnie porównać, ponieważ hamowania na różnych nawierzchniach i w różnych temperaturach wykonywano z różnych prędkości, ale i z tego porównania widać przewagę opon zimowych nie tylko na śniegu (droga hamowania krótsza o 32 m przy hamowaniu z prędkości 40 km/godz. do zera), lecz także na wilgotnej nawierzchni już w temperaturze ok. 10 stopni Celsjusza (o 3 m krótsza droga hamowania w porównaniu z oponami letnimi przy hamowaniu z prędkości 80 km/godz. do zera).

Jaki to ma wpływ na bezpieczeństwo na drogach? Raport TNS i TML na potrzeby oszacowania wpływu opon samochodowych na wypadki drogowe posłużył się dwiema bazami danych, w których informacje zgromadzone na ten temat są istotne statystycznie – a więc można na ich podstawie przeprowadzać wnioskowanie przyczynowo-skutkowe. To baza danych GIDAS – zawierająca obszerne informacje na temat wypadków na terenie Niemiec – oraz baza danych i badań amerykańskiej agencji NHTSA.

Z analizowanych danych wynika, że niesprawne opony mogą być przyczyną 5–10 proc. wszystkich wypadków śmiertelnych lub w sposób istotny przyczyniać się do ich powstania. Jak to wygląda w zimie?

Z analiz badaczy TNS i TMS opartych na danych GIDAS wynika m.in., że mniejsza przyczepność opon letnich w temperaturach poniżej 0 stopni Celsjusza zwiększa ryzyko wypadku na suchych nawierzchniach. Oczywiście przy nawierzchni pokrytej śniegiem lub lodem zmniejszenie ryzyka wypadku dzięki użyciu opony zimowej jest jeszcze wyraźniejsze.

Głębsze spojrzenie na dane NHTSA (badanie obejmujące 5470 wypadków na przestrzeni lat 2005–2007) także pozwala wyciągnąć wnioski związane z redukcją ryzyka wypadku w związku z używaniem odpowiedniego – zimowego – ogumienia w warunkach zimowych. Tutaj także badacze odnaleźli znaczący statystycznie udział opon letnich i zimowych w wypadkach, do których doszło w warunkach suchej nawierzchni przy temperaturach poniżej 0 stopni Celsjusza.

*Rozkład opon letnich i zimowych w pojazdach wypadkowych i pojazdach referencyjnych w wypadkach na suchej nawierzchni, przy temperaturach poniżej zera i odpowiadającym im prawdopodobieństwem wypadku.*

Sucha nawierzchnia, temperatura poniżej zera	Pojazdy wypadkowe	Grupa referencyjna	Względne prawdopodobieństwo wypadku
Niedopowiednia opona (opona letnia)	7,6%	4,3%	100%
Odpowiednia opona (opona z homologacją zimową – zimowa lub całoroczna)	92,4%	95,7%	54,2%

Badacze pokusili się nawet o dość dokładne oszacowanie prawdopodobieństwa uczestniczenia w wypadku w zależności od rodzaju użytego ogumienia. Z tego porównania wynika, że jeżdżąc w takich warunkach na oponach zimowych, można **ograniczyć ryzyko uczestniczenia**

**w wypadku aż o 45,8 proc.** To bardzo wysoki wskaźnik. Dość wspomnieć, że mniej więcej **o tyle samo ryzyko śmierci w wypadku redukuje użycie pasów bezpieczeństwa – co w publicznym obiegu wciąż stawiane jest jako dowód na najbardziej przełomową technologię ograniczającą śmiertelność w wypadkach w historii motoryzacji.**

Do dość podobnych wniosków prowadzi amerykański raport z University of Michigan poświęcony oponom zimowym („Ten surprising findings about winter tires: It is not about snow”, John Woodrooffe, Michigan 2016). Jego autor – po prześledzeniu danych o wypadkach z Ameryki Północnej – dochodzi do tych samych konkluzji: opony zimowe poprawiają bezpieczeństwo na drogach.

Przywołując dane z Kanady, stwierdza, że liczba zgłoszeń ubezpieczeniowych w okresie zimowym rośnie na drogach znacząco – o blisko 50 proc. Większość ma związek ze śliską nawierzchnią. Podkreśla też, że główny zysk z opon zimowych to w tym okresie lepsza przyczepność i krótszy dystans hamowania. Zimowe opony poprawiają też trakcję pojazdów już w temperaturach niższych niż 7 stopni Celsjusza.

### **Ilu kierowców jeździ na zimówkach i czy zależy to od prawa**

Jeśli opony mają wpływ nawet na 10 proc. śmiertelnych wypadków, a używanie opon zimowych lub całorocznych z zimową homologacją może obniżyć ryzyko wypadków w zimowych warunkach o blisko 50 proc., to wiele krajów postanowiło kwestię odpowiedniego ogumienia uregulować legislacyjnie.

Dzięki temu z jednej strony wymusza to zadbanie o odpowiedni stan pojazdu wśród tych kierowców, na których nie wpływa edukacja, a z drugiej – wśród kierowców zmieniających ogumienie w zależności od sezonu ułatwia to wybór terminu, w którym powinno się dokonać zmiany.

Jak dziś to wygląda w Unii Europejskiej? Są trzy drogi obierane przez kraje członkowskie. W części z nich legislacja dotycząca obowiązku opon zimowych nie istnieje. W innych jest taki prawny obowiązek, ale uzależniony jeszcze od konkretnych warunków na drodze – początek takiego okresu wyznaczany jest między 15 października a 1 grudnia, a kończy się on w tych krajach między 1 marca a 15 kwietnia. Trzeci rodzaj legislacji to sztywne kalendarzowe zobowiązanie do używania opon dostosowanych do okresu zimowego – w tym przypadku okres obowiązkowy zaczyna się między 1 listopada a 1 grudnia, a kończy między 1 marca a 15 kwietnia.

BRAK  
OBOWIĄZKU  
UŻYWANIA  
OPON  
ZIMOWYCH

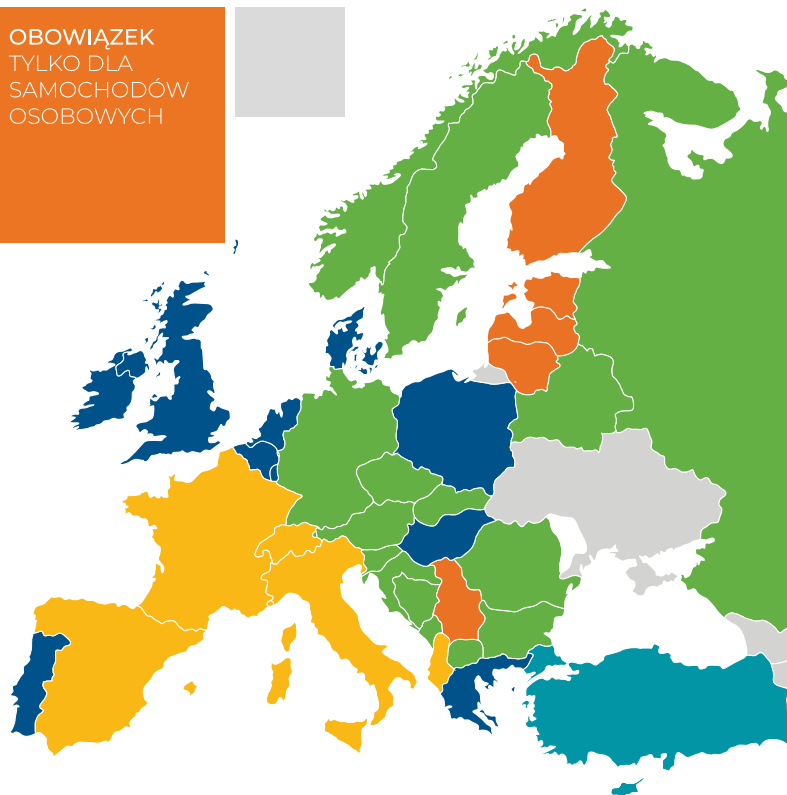


OBOWIĄZEK  
TYLKO DLA  
SAMOCHODÓW  
OSOBYCH

OBOWIĄZEK  
OKREŚLONY  
ZNAKAMI

OBOWIĄZEK  
TYLKO DLA  
SAMOCHODÓW  
CIĘŻAROWYCH  
I DOSTAWCZYCH

OBOWIĄZEK  
UŻYWANIA  
OPON  
ZIMOWYCH



ŹRÓDŁO: ETRMA

Brak legislacji dotyczącej zimowych opon lub zimowego wyposażenia:

Belgia, Cypr, Dania, Grecja, Węgry, Irlandia, Malta, Holandia, **Polska**, Portugalia, Wielka Brytania.

Wymóg używania zimowych opon w określonym terminie w zależności od warunków na drodze:  
Czechy, Francja, Niemcy, Luksemburg, Rumunia, Słowenia, Szwajcaria.

Wymóg używania zimowych opon w określonym czasie roku:

Austria, Białoruś, Bułgaria, Chorwacja, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Norwegia, Rosja, Słowacja, Szwecja, Włochy.

Z kolei we Włoszech istnieje prawny zakaz używania opon zimowych lub całorocznych z indeksem prędkości niższym niż maksymalna prędkość pojazdu w okresie 15 maja–14 października.

Z podsumowania raportu dla KE widać wyraźnie, że kraje, których klimat wiąże się z występowaniem warunków zimowych, w większości regulują sprawę doboru odpowiedniego ogumienia w tym okresie. Polska wyróżnia się pod tym względem negatywnie.

Można jeszcze zadać pytanie: Czy sama legislacja przekłada się w jakiś sposób na konkretne zachowania kierowców? Raport KE nie pozostawia złudzeń. W krajach wyznaczających bezwzględny okres używania opon zimowych notuje się najwyższy odsetek pojazdów używających opon zimowych. W krajach z wyznaczonym okresem, ale z uzależnieniem od warunków drogowych odsetek pojazdów wyposażonych w opony zimowe jest niższy, a w krajach pozbawionych legislacji – najniższy.

Używanie opon zimowych i innych opon w różnych okresach roku i w różnych warunkach prawnych.

	Sezon zimowy		Inny sezon	
	% pojazdów na oponach zimowych	% pojazdów na innych oponach	% pojazdów na oponach zimowych	% pojazdów na innych oponach
Brak ustawodawstwa krajowego	40%	60%	23%	77%
Ustawodawstwo krajowe powiązane z warunkami drogowymi	60%	40%	38,33%	61,66%
Ustawodawstwo krajowe jasno określające używanie opon zimowych lub całorocznych	85%	15%	11,38%	88,62%

Cytowany już wcześniej raport z University of Michigan, opierając się na danych kanadyjskich z prowincji Quebec, dowodzi, że poprzez implementację w prawie obowiązku używania opon zimowych liczba poważnych wypadków zmniejszyła się tam o 5 proc. Po wprowadzeniu tej legislacji w 2008 r. odsetek kierowców z prowincji Quebec używających opon zimowych sięga 90 proc., gdy w pozostałych częściach Kanady odsetek ten wynosi średnio 51 proc.

Badacz zwraca też uwagę na skalę redukcji – wyrażona odsetkiem 5 proc. może nie brzmieć zbyt doniośle. Jednak, co warto brać pod uwagę, w okresie zimowym kierowcy podróżują ze znacznie mniejszą prędkością i dochodzi wówczas o wiele częściej do kolizji niż wypadków (w okresie zimowym w tej kanadyjskiej prowincji liczba zgłoszeń szkód komunikacyjnych wzrasta średnio o 49 proc. i ma to związek głównie ze zdarzeniami spowodowanymi na śliskiej nawierzchni).

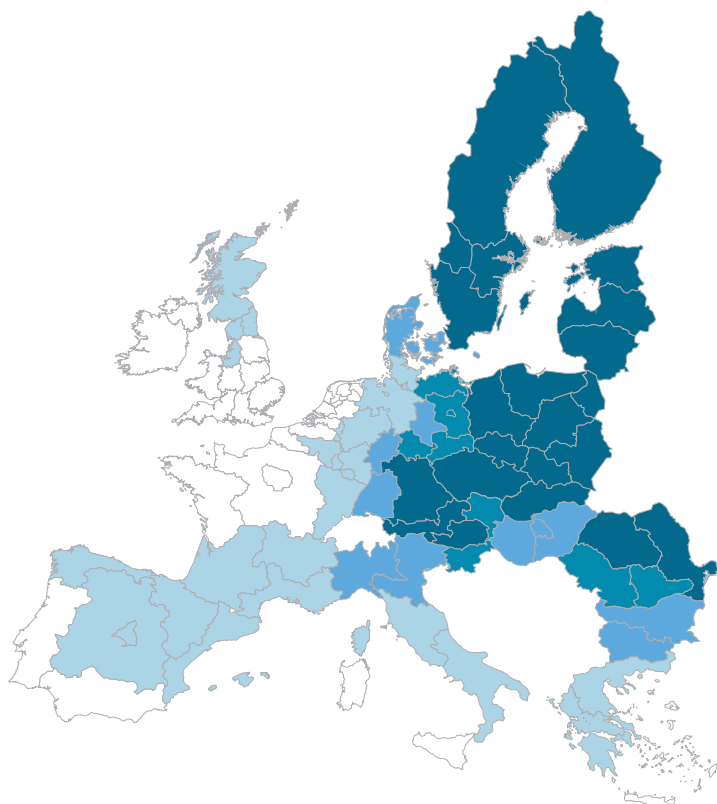
**W tym kontekście redukcja poważnych wypadków o 5 proc. jest znaczącym postępem.**

Ważną kwestią do rozstrzygnięcia pozostaje jeszcze zagadnienie dotyczące klimatu – niezwykle często poruszane w debacie publicznej w Polsce w kontekście tej regulacji. Dostępne dane pogodowe z wielu lat dają odpowiedź na te wątpliwości.

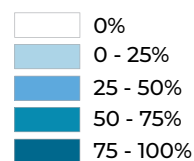
Badacze z TNO i TMS zestawili dane o pogodzie gromadzone przez Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA) z zakresu lat 1950–2000. Zestawiono je dla ulepszenia metodologii z danymi z lat 2008–2013 gromadzonymi przez niemieckie instytucje na podstawie informacji ze 121 punktów w Europie.

Na tej podstawie wyznaczono, w jakich krajach w okresie 1 grudnia–28 lutego występuje prawdopodobieństwo występowania temperatur poniżej 0 stopni Celsjusza. Wśród tych krajów jest Polska.



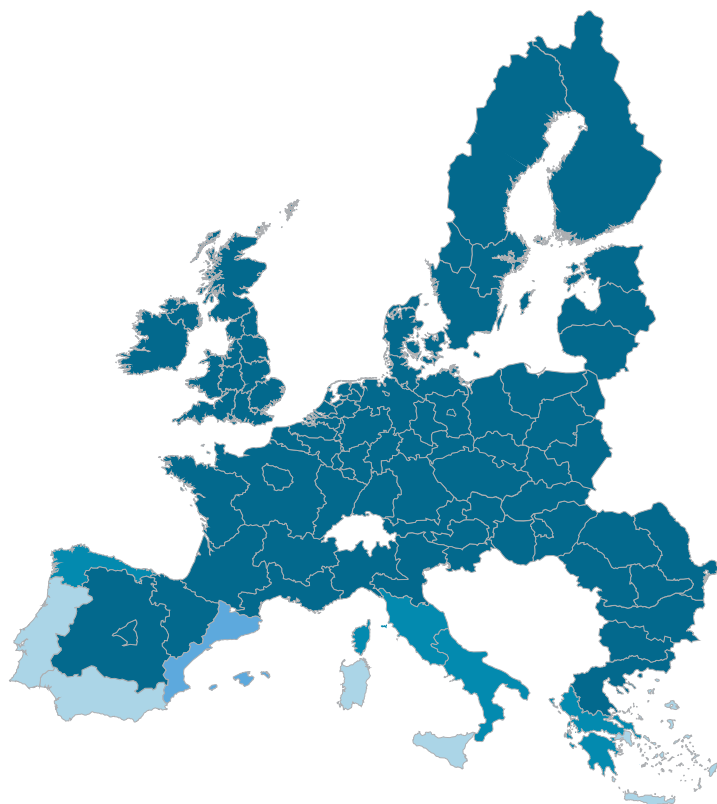


Prawdopodobieństwo występowania średnich temperatur < 0°C między 01.12 a 28.02

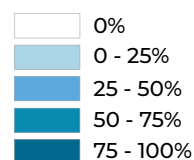


Źródło: EFSA Spatial Data Version 1.1 (November 2012)  
Dataset: Mean monthly temperature

Obowiązek legislacyjny wydaje się jeszcze szerszy dla Europy, gdy zestawia się dane dotyczące prawdopodobieństwa występowania temperatur niższych niż 7 stopni Celsjusza – czyli od progu, po którym mieszanki używane w oponach zimowych lub całorocznych z zimową homologacją zaczynają lepiej spełniać swoje zadanie związane z utrzymaniem przyczepności na drodze. Zdecydowana większość krajów europejskich jest narażona na występowanie takich warunków – nieliczne wyjątki stanowią Portugalia, fragmenty Hiszpanii czy greckie wyspy.



Prawdopodobieństwo występowania średnich temperatur < 7°C między 01.12 a 28.02



Źródło: EFSA Spatial Data Version 1.1 (November 2012)  
Dataset: Mean monthly temperature

Eksperci przygotowujący raport dla Komisji Europejskiej w sprawie bezpieczeństwa w okresie zimowym wzięli pod uwagę bazę danych o wypadkach CARE. Sami jednak wskazują, że w tak zgromadzonych danych – z różnymi okresami temperaturowymi w różnych krajach – jednoznaczne wnioskowanie bywa utrudnione. Wiadomo np., że liczba śmiertelnych wypadków zimą w Niemczech spadała od 2005 r., czyli od wprowadzenia legislacji zobowiązującej do używania opon zimowych lub całorocznych z zimową homologacją. Jednak trudno nie wiązać tego spadku z takimi czynnikami jak np. przyrost samochodów z ABS, montowanym obowiązkowo od 2004 r. Dlatego do oszacowania wpływu opon zimowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego za najlepsze uznano dane z niemieckiej bazy GIDAS uzupełnione m.in. danymi z lokalnego badania w belgijskim Leuven.

## **Jak to zrobić?**

Z raportu przedstawionego Komisji Europejskiej wynika, że harmonizacja obowiązku legislacyjnego w państwach członkowskich powinna spowodować obniżenie liczby śmiertelnych wypadków drogowych w okresie zimowym w Europie nawet o 3 proc. Zdaniem ekspertów sposobem może być dobrowolne zachęcanie krajów członkowskich do wprowadzania takich zmian w prawie – by kolejne kraje, biorąc przykład z osiągniętych efektów, same podążały tą ścieżką. Drugim rozwiązaniem byłoby rozpatrzenie harmonijnego obowiązku dla całej UE. To wariant trudniejszy ze względu na odmienne początki okresów zimowych, które dla poszczególnych krajów można wyznaczyć łatwiej i precyzyjniej.

Wniosek jest jednoznaczny: wyznaczenie okresu zimowego, w którym obowiązkowa jest jazda na oponach zimowych lub całorocznych z zimową homologacją, ma pozytywny i udokumentowany wpływ na poprawę bezpieczeństwa drogowego.

## **11 najczęstszych mitów dotyczących opon zimowych i całorocznych. Jaka jest prawda?**

Na koniec warto rozwiać najczęstsze wątpliwości i teorie pojawiające się wśród polskich kierowców w sprawie używania opon zimowych i całorocznych. Wiele z nich bowiem wynika po prostu ze zbyt małej wiedzy.

### **1. Wyznaczenie ustawowego wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych zmniejszy bezpieczeństwo, bo przyroda nie do końca jest przewidywalna**

To obawy całkowicie bez pokrycia. Jak udowodniono także w tym raporcie, w Polsce da się wyznaczyć okres, w którym spadki temperatur średnio sięgają 7 i mniej stopni Celsjusza. Owszem, może się tak zdarzyć, że przez kilka dni w tym okresie kierowca będzie mieć do czynienia z temperaturami wyższymi, rzędu 15 stopni Celsjusza. Tutaj na szali położyć należy znaczne zwiększenie bezpieczeństwa przy używaniu przez kierowców opon zimowych lub całorocznych w okresie jesienno-zimowym oraz niewielką przewagę liczoną w centymetrach opon letnich na suchym asfalcie przy temperaturach wyższych. Ta przewaga letnich opon, np. przy 15–20 stopniach Celsjusza, zauważalna będzie bowiem na torze, na rajdach lub wyścigach, gdzie kierowca uzyska minimalnie lepszy czas – w dodatku dysponuje on zespołem, który przy obniżaniu się temperatury lub opadach błyskawicznie zmienia ogumienie. Zdecydowanie niebezpieczniejsza jest sytuacja, w której spora grupa kierowców jeździ zimą na letnich oponach, powodując zagrożenie dla siebie i innych.

## 2. Wymaganie opon zimowych może być niebezpieczne, bo może się zdarzyć, że w grudniu będzie 15 stopni Celsjusza

Przy nowoczesnych oponach zimowych i całorocznych z homologacją zimową nie trzeba obawiać się nagłych problemów w takich warunkach. Zapewniają one bezpieczeństwo w szerokim zakresie warunków pogodowych: od 10–15 stopni Celsjusza na suchej jezdni, gdzie dorównują oponom letnim, poprzez słotę w okolicach 0–5 stopni Celsjusza, aż do mrozu i opadów śniegu. Jak wskazują badania (m.in. Politechniki Poznańskiej z marca 2014 r.), na suchej nawierzchni przy temperaturach 7,5–10 stopni Celsjusza różnica w drodze hamowania na zimowych oponach wynosi 0,5–1 m.

Przy niezwyklej anomaliach pogodowych, które mogą zdarzyć się także wiosną czy latem, kierowca musi dostosować swoje zachowanie do aktualnych warunków.

## 3. W Polsce wymaganie opon zimowych nie ma sensu, bo zimą śnieg pada ostatnio rzadko, a w miastach drogi są dobrze utrzymywane

Już od temperatury poniżej 7 stopni Celsjusza jazda na oponach zimowych jest bezpieczniejszym rozwiązaniem. W tych warunkach opony zimowe i całoroczne wydają zwiększać bezpieczeństwo podczas gołoledzi, na mokrych nawierzchniach, jesiennych czy wiosennych brejach pokrywających drogi, na błocie pośniegowym. Zastosowana w oponach zimowych specjalna mieszanka gumowa, przystosowana do niskich temperatur, specjalna budowa charakteryzująca się szerokimi rowkami obwodowymi i promieniowymi – **to wszystko sprawia, że opona zimowa doskonale radzi sobie w trudnych i zmiennych warunkach drogowych, które panują w Polsce od listopada do marca.**

W świetle badań naukowych i prób testowych nawet na suchej jezdni w chłodne dni opony zimowe oferują bezpieczeństwo porównywalne z oponami letnimi, zapewniając jednocześnie brak efektu zaskoczenia zmiennymi warunkami drogowymi.

## 4. Zima trwa czasem tylko kilka tygodni w roku, więc zmiana opon na zimowe nie jest opłacalna

Jeśli zliczyć wszystkie dni w roku, podczas których mamy do czynienia z mokrą nawierzchnią drogi poniżej 7 stopni Celsjusza, gołoledzią, mrozem, śniegiem czy błotem pośniegowym, to okazuje się, że **jest to nawet 160–180 dni**. Niemal połowa roku, podczas której używanie opon zimowych lub całorocznych z zimową homologacją zapewnia większe bezpieczeństwo. Opłacalność zmiany opon na takie dostosowanie do sezonu powinno mierzyć się ryzykiem dla zdrowia i życia własnego oraz innych.

## 5. Samochody wyposażane są w wiele nowoczesnych systemów wspierających kierowcę. Skoro istnieją ABS, ESP i kontrola trakcji, to mniejsza jest rola dopasowania opon do sezonu

Systemy wsparcia kierowcy pracują razem z czujnikami przy kołach. Aby zadziałały, samochód musi mieć optymalną przyczepność. Producenci informują o tym w instrukcjach obsługi samochodów. A najlepszą przyczepność zapewniają opony dostosowane do warunków na drodze.

## 6. W samochodach typu SUV i z napędem 4 x 4 opony zimowe są niepotrzebne

Napęd 4 x 4 poprawia trakcję przede wszystkim w trakcie ruszania i jazdy w warunkach obniżonej przyczepności. Jednak już hamowanie czy trzymanie w zakręcie nie różni się od zwykłego samochodu. Są nawet nieco trudniejsze, gdyż SUV-y ważą więcej i mają wyżej położony środek ciężkości. Zatem i samochód z napędem 4 x 4 powinien zostać wyposażony w opony dostosowane do pory roku, by zapewnić bezpieczeństwo na drodze.

## 7. Opony zimowe są za drogie

Pomijając to, że życie i zdrowie są bezcenne, warto zauważyć, iż opony zimowe kosztują obecnie tyle samo co opony letnie, a nawet bywają tańsze w zależności od tego, w jakiej części roku się je kupuje.

Natomiast opony letnie zaprojektowane są do pracy w temperaturach powyżej 5 stopni Celsjusza. Gdy robi się chłodno, nie tylko nie oferują już tak dobrych parametrów przyczepności, lecz także szybciej się zużywają. Jeżdżąc na jednym typie opon (dotyczy to także opon zimowych w temperaturach powyżej 7 stopni Celsjusza), zużywa się je szybciej.

## 8. Dzięki wprowadzeniu wymogu jazdy na oponach zimowych producenci opon będą więcej zarabiali

Dla producentów opon, z punktu widzenia zysków, nie ma znaczenia, czy sprzedadzą statystycznemu kierowcy raz na pięć–sześć lat komplet opon zimowych i komplet opon letnich, czy też dwa razy komplet opon letnich. Już teraz 50 proc. sprzedaży opon do samochodów osobowych to opony zimowe. W polskich fabrykach rocznie produkowanych jest 8 mln sztuk opon zimowych i całorocznych, z czego połowa jest sprzedawana na krajowym rynku, a reszta eksportowana głównie na rynek europejski i północnoamerykański.

Jeśli szukać beneficjentów ekonomicznych tego rozwiązania, to będą nimi serwisy samochodowe, czyli ok. **10 tys. mikro- i małych rodzinnych warsztatów samochodowych**, które będą obsługiwały klientów w zakresie montażu opon dwa razy w roku. Przede wszystkim jednak beneficjentami będą kierowcy, którzy oprócz jazdy na bezpieczniejszych oponach podczas wizyty w serwisie dwa razy w roku poza oponami **dostaną sprawdzenie innych podzespołów kluczowych dla bezpieczeństwa** – stan hamulców, zawieszenia czy układu kierowniczego.

## 9. Opony zimowe są głośniejsze od opon letnich

Opony zimowe mają porównywalną głośność zewnętrzną do opon letnich. Porównując opony tych samych producentów z tego samego segmentu, rozmiaru i indeksów, różnica to zaledwie 1 dB. A często nawet różnicy głośności nie ma wcale. Każdy może sam to sprawdzić, porównując etykiety na oponach, gdzie głośność zewnętrzna jest jednym z opisanych parametrów.

## 10. Nie ma różnicy między oponami zimowymi i całorocznymi

Z technicznego i homologacyjnego punktu widzenia wszystkie opony oznaczone symbolem alpejskim (płatek śniegu na tle góry) spełniają kryteria opon zimowych. Opony całoroczne są produktem o bardziej kompromisowych osiągnięciach, ustępując w najważniejszych parametrach, takich jak droga hamowania, czołowym oponom letnim w lecie, zimowym – zimą. Mają jednak tę zaletę, że nie trzeba pamiętać o ich wymianie i dlatego zostały stworzone jako marketingowo oddzielny segment.

## 11. Kierowcy są przeciwni obowiązkowi jazdy na oponach zimowych

Badania od kilku lat pokazują rosnące poparcie w polskim społeczeństwie dla wprowadzenia obowiązku jazdy na oponach zimowych. W badaniu Moto Data z marca 2017 i 2018 r. już 78 i 79 proc. kierowców popiera taki wymóg (próbą 1000 kierowców).

Poparcie kierowców dla takiej regulacji rośnie po jej wprowadzeniu. Po wejściu w życie podobnych przepisów w Niemczech odsetek poparcia dla obowiązku wzrósł do 90 proc., a w Czechach – do 98 proc.

## ROZDZIAŁ III

### POLSKI KIEROWCA BARDZIEJ ŚWIADOMY

Edukacja polskich kierowców w zakresie stanu technicznego pojazdów – a w szczególności opon – opiera się dziś głównie na wiedzy przekazywanej przez przemysł (firmy produkujące opony oraz Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego). Z jednej strony to oczywiste, bowiem to przemysł dostarcza wciąż nowych rozwiązań na rynek i komunikuje zmiany. Dzieje się tak jednak również dlatego, że w polskich statystykach dotyczących wypadków aspekt stanu technicznego jest dramatycznie zaniżony (wskazał to m.in. raport Najwyższej Izby Kontroli), trudno więc cokolwiek komunikować na poziomie rządowym, skoro nie wiadomo nawet jaka jest skala ewentualnych problemów.

#### Badanie opinii w 2013 r.

Tymczasem potrzeba edukacji polskich kierowców istnieje. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego pokazał to, gdy w roku swojego utworzenia zdecydował się wykonać badanie opinii publicznej dotyczące znaczenia opon dla bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska (Millward Brown na zlecenie PZPO, październik 2013 r.).

Stało się jasne, że polscy kierowcy nie doceniają znaczenia opon samochodowych. Jest to dla nich raczej gumowa otoczka na kole, którą po prostu należy mieć. Ani nie utożsamiali opon z coraz bardziej zaawansowanymi technologiami, ani nie byli świadomi tego, że to element bardzo silnie związany z bezpieczeństwem na drodze.

O ile ze świadomością ekologiczną nie było źle – kierowcy deklarowali pozostawianie zużytych opon w serwisach, rzadziej w sklepach czy w punktach utylizacji, a zaledwie 3 proc. przyznało, że wyrzuca je na śmietnik – o tyle świadomość dotycząca wpływu opon na bezpieczną jazdę samochodem była raczej niska. Zaledwie 32 proc. badanych uznawało oponę jako element pojazdu wpływający na bezpieczną jazdę. Tylko 39 proc. sprawdzało ciśnienie opon podczas tankowania oraz ewentualnych wizyt w serwisach przy wymianie opon. Co czwarty badany miał kłopot z podaniem miejsc, w których może sprawdzić właściwy poziom ciśnienia w oponach zamontowanych we własnym samochodzie.

Trudno uznać też za zadowolający 41-procentowy odsetek osób, które wiedziały, że zbyt niskie ciśnienie w oponach skutkuje gorszą kontrolą kierowcy nad pojazdem. Jeszcze mniej badanych zdawało sobie sprawę, że za niskie ciśnienie w oponach to nie tylko zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, lecz także koszt, który muszą ponosić – wynikający z szybszego zużywania się opon (świadomość tego miało 21 proc. ankietowanych) oraz z większego zużycia paliwa (17 proc.).

Ciekawe wnioski można wysnuć także w przypadku świadomości konieczności jazdy zimą na oponach z homologacją zimową. Na poziomie deklaratywnym odsetek zmieniających opony na zimowe i letnie w zależności od sezonu okazał się zaskakująco wysoki (92 proc.). Jednak z innych pomiarów wykonywanych w Polsce wynika, że odsetek ten oscyluje wokół 60 proc.

Bardzo niewielka grupa ankietowanych potrafiła określić moment, w którym powinno się dokonać zmiany ogumienia na zimowe. Jedynie co czwarty pytany wiedział, że opony należy zmienić, gdy temperatura zaczyna spadać poniżej 7 stopni Celsjusza.

#### Co kierowcy wiedzą dziś o oponach?

W czerwcu 2018 r. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego ponownie przeprowadził badanie na temat znaczenia opon dla bezpieczeństwa jazdy. Objęto nim grupę tysiąca dorosłych (18+) respondentów. Większość wylosowanych do badania okazała się kierowcami (65 proc. posiadało prawo jazdy) użytkującymi samochody prywatne, które kupili jako używane (69 proc.). Dużo mniej wśród ankietowanych stanowiły osoby, które kupiły prywatne auto jako nowe (15 proc.).

Co 10. badany twierdził, że użytkuje samochód służbowy. Prawo jazdy częściej posiadali badani mężczyźni (79 proc.) niż kobiety (52 proc.).

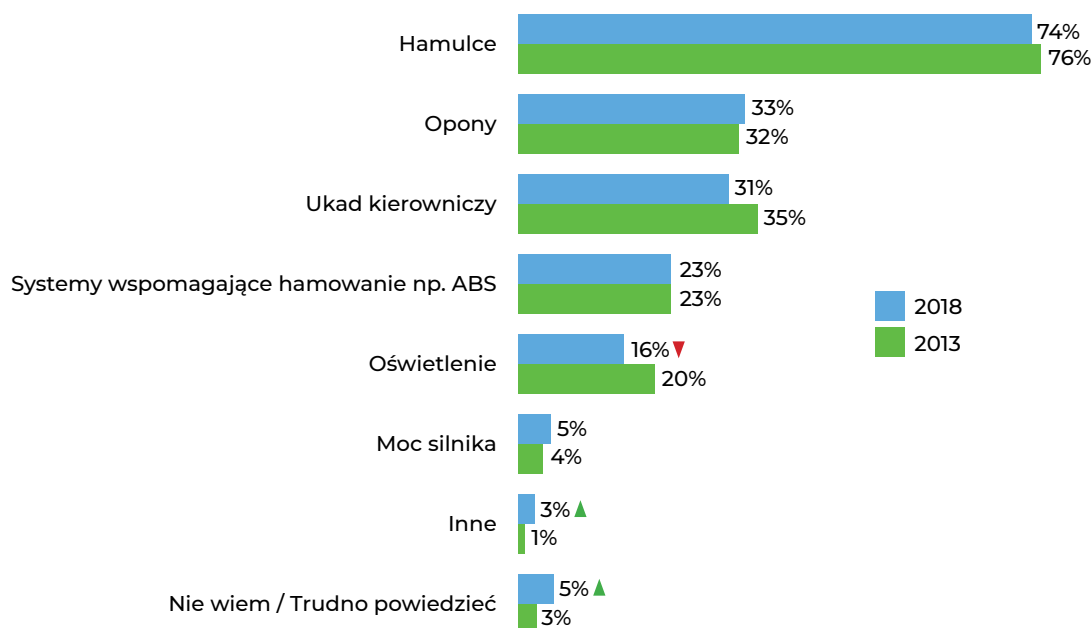
## Aspekt bezpieczeństwa

W nowym badaniu Kantar Millward Brown dla PZPO badano postawy Polaków, zestawiając je z deklaracjami przedstawianymi w 2013 r. Dzięki temu otrzymano unikalny dotąd w Polsce pomiar dotyczący zmian w świadomości Polaków dotyczących opon w różnych aspektach.

Dość istotne i warte zauważenia jest to, że wśród elementów pojazdu w największym stopniu wpływającym na bezpieczeństwo najczęściej wymieniane są hamulce. Zarówno pięć lat temu, jak i w badaniu z 2018 r. blisko dwie trzecie respondentów wskazywało właśnie na ten element. Brak szerszych danych pozwala stawiać tylko hipotezę takiego wyboru. Można zakładać, że bezpieczeństwo na drogach Polakom głównie kojarzy się jako możliwość uniknięcia nagłego zdarzenia poprzez zatrzymanie pojazdu.

### Elementy pojazdu odpowiedzialne za bezpieczeństwo (wszyscy)

Proszę powiedzieć, które z elementów Pana (Pani) zdaniem są w największym stopniu odpowiedzialne za bezpieczeństwo jazdy?



Należy też zauważyć, że w przeciągu pięciu lat świadomość Polaków dotycząca wagi opon samochodowych w aspekcie bezpieczeństwa na drodze wzrosła na tyle, iż obecnie jest to drugi najczęściej wymieniany element samochodu pod tym kątem. Wprawdzie wzrost odsetka badanych wybierających ten element samochodu był sam w sobie niewielki – 1 punkt procentowy, jednak mniej osób niż pięć lat temu wybierało „układ kierowniczy” jako drugi najczęstszy element kojarzony z bezpieczeństwem. W 2018 r. wskazywało na ten element 31 proc. ankietowanych.

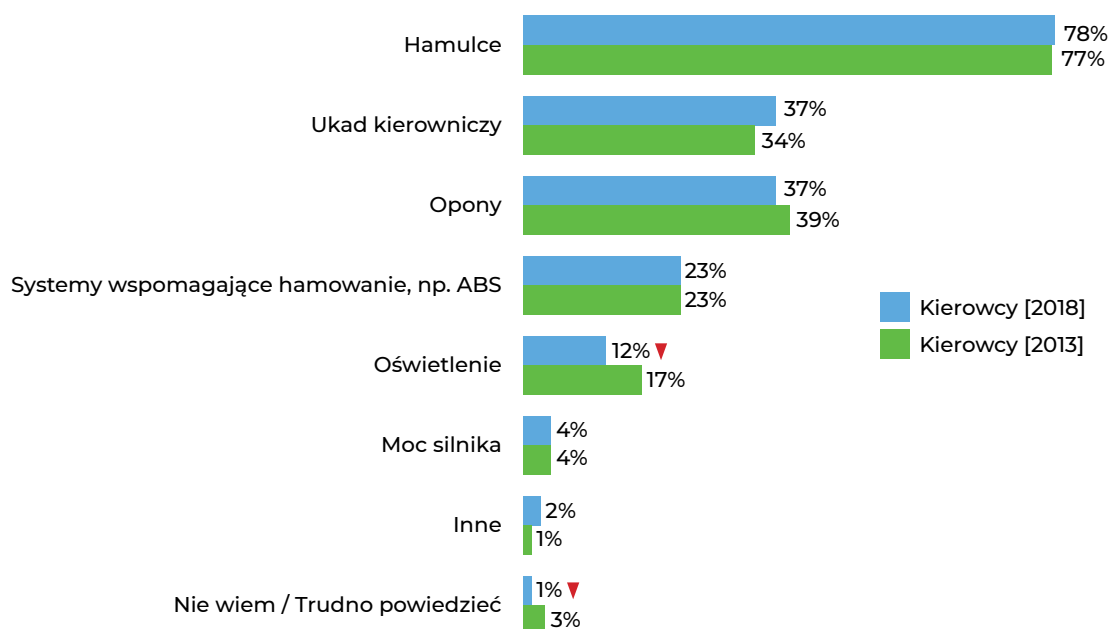
Z pewnością warto podkreślić, że w porównaniu z poprzednim pomiarem obecnie mocno zmalał odsetek osób wskazujących oświetlenie jako element samochodu odpowiedzialny za bezpieczeństwo – z 20 proc. do 16 proc.

Wśród osób posiadających prawo jazdy rozkład odpowiedzi był zbliżony do tych z całości grupy. Nadaj najczęściej wskazywanym elementem były hamulce (78 proc.). Drugim najczęściej wskazywanym elementem były opony i układ kierowniczy (po 37 proc.).



## Elementy pojazdu odpowiedzialne za bezpieczeństwo (kierowcy)

Proszę powiedzieć, które z elementów Pana (Pani) zdaniem są w największym stopniu odpowiedzialne za bezpieczeństwo jazdy?



Odpowiedzi w obu przypadkach (ogół badanych i wyłącznie osoby posiadające prawo jazdy) pokazują, że istnieje tendencja wzrostu świadomości wpływu opon na bezpieczeństwo jazdy. Jest to jednak wciąż jeszcze próg świadomości, który wskazuje na dalszą potrzebę edukacji i zintensyfikowanie działań.

Na dalszą potrzebę uświadamiania kierowców w aspekcie bezpieczeństwa wskazuje także wynik badania Moto Data 2018 sprawdzający, jakie opony kupują polscy kierowcy. Wskazując ostatni zakup, 65 proc. przyznało, że kupiło opony fabrycznie nowe. Spory odsetek kierowców – 35 proc. – nabywał opony używane. Taki zakup nie gwarantuje założenia w samochodzie ogumienia, co do którego można mieć pewność, że jest nieuszkodzone – wewnętrznych uszkodzeń nie da się wykryć gołym okiem.

## Odpowiednie ciśnienie

Ten trend wyraźnie widać wówczas, gdy badanych pyta się o skutki jazdy ze zbyt niskim ciśnieniem w oponach. Wprawdzie świadomość, czym grozi jazda z niedopompowanymi kołami, wciąż można określić jako umiarkowaną. Widać jednak, że przez pięć lat znacznie zwiększył się odsetek badanych kierowców, którzy w konsekwencjach takiej jazdy widzą zmniejszenie bezpieczeństwa i wzrost ryzyka wypadku. Odsetek tak odpowiadających zwiększył się aż dwukrotnie – z 8 proc. wśród badanych w 2013 r. do 16 proc. wśród badanych w 2018 r. Wśród konsekwencji jazdy ze zbyt niskim ciśnieniem w oponach nadal najczęściej wymieniana jest gorsza kontrola kierowcy nad pojazdem (42 proc. wskazań). Kolejne najczęściej wskazywane konsekwencje to szybsze zużycie opon (32 proc.), większe zużycie paliwa (27 proc.), dłuższa droga hamowania (21 proc.). Dwukrotnie więcej kierowców niż w 2013 r. wskazało na pogarszający się komfort jazdy (6 proc.).

## Kiedy ciśnienie jest zbyt niskie (kierowcy)

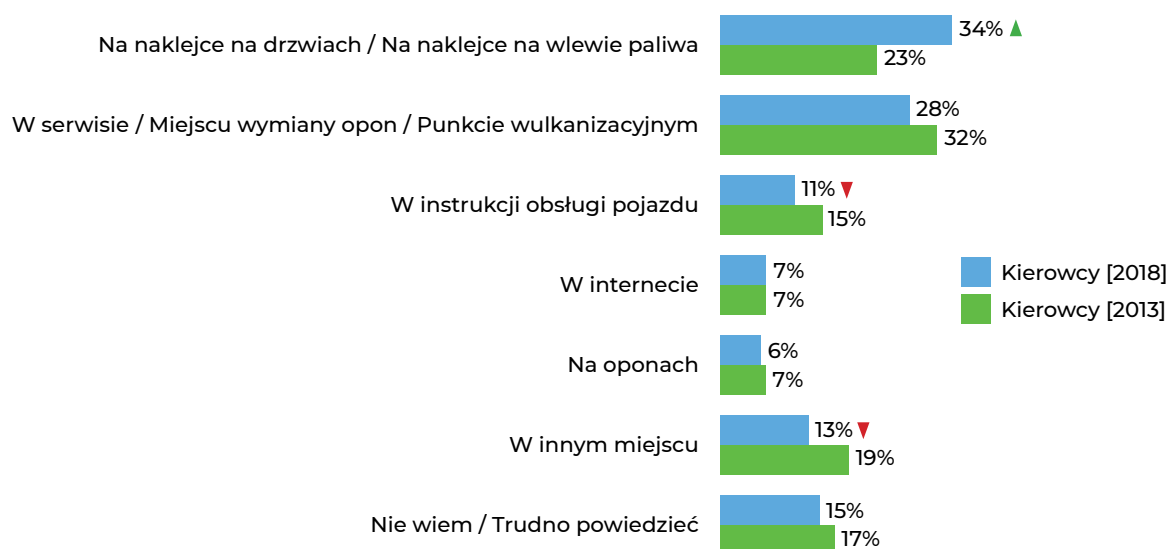
A jakie konsekwencje dla jazdy samochodem ma zbyt niskie ciśnienie w oponach?



Poprawa świadomości polskich kierowców dotycząca wagi prawidłowego ciśnienia widoczna jest również wówczas, gdy pyta się ich o to, gdzie znajdują informację o tym, jakie ono powinno być. Widać, że w takim działaniu przez pięć lat stali się bardziej samodzielni. Zdecydowanie przybyło osób, które wiedzą, że takie informacje można znaleźć na naklejce na drzwiach czy na wlewie paliwa (z 14 proc. do 20 proc. badanych w 2018 r.). Przy czym wśród osób posiadających prawo jazdy wzrost tej świadomości był jeszcze bardziej dynamiczny (z 23 proc. do 34 proc. w roku 2018). Drugim miejscem wskazywanym przez kierowców jako te, w którym mogą sprawdzić, jakie powinno być prawidłowe ciśnienie w oponach, jest punkt wymiany opon czy punkt wulkanizacyjny (28 proc. wskazań). Rzadziej szukaliby informacji o tym w książce obsługi pojazdu (11 proc.) czy w Internecie (7 proc.) oraz na oponach (6 proc.).

## Prawidłowe ciśnienie (kierowcy)

Czy wie Pan (Pani) gdzie można sprawdzić jakie powinno być prawidłowe ciśnienie stosowane przy danych oponach w danym pojeździe?



Wiedza teoretyczna jest więc większa. Jednak w praktyce polscy kierowcy jeszcze wciąż rzadko sprawdzają ciśnienie w kołach swoich pojazdów. Tutaj w stosunku do roku 2013 odnotowano nawet pewien regres. O ile jeszcze pięć lat temu co jakiś czas ciśnienie opon podczas tankowania sprawdzało 39 proc. ankietowanych – a przecież był to i tak niezadowalający odsetek – o tyle w 2018 r. taką czynność podczas tankowania przeprowadza co jakiś czas tylko 34 proc. kierowców. Mogłoby być to wskazaniem alarmującym – bo mimo kampanii i informacji, z którymi do kierowców w Polsce dociera głównie PZPO, poprawa świadomości nie wiązała się z realnymi działaniami na drogach. Warto jednak zauważyć, że w stopniu porównywalnym do spadku osób kontrolujących ciśnienie na stacjach w badaniu przybyło osób twierdzących, iż nie muszą sprawdzać ciśnienia w oponach, bo posiadają czujniki ciśnienia w kołach. Warto jednak uświadamić kierowców, by mimo posiadanych czujników okresowo przy tankowaniu samochodu sami jednak sprawdzili ciśnienie. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego zaczął taką potrzebę kierowcom uświadamić już wcześniej, zanim znane były wyniki badania

### Częstotliwość sprawdzania ciśnienia

*Kiedy sprawdza Pan (Pani) Ciśnienie w oponach w swoim samochodzie? Proszę wziąć pod uwagę również sytuacje, kiedy nie robi Pan (Pani) tego osobiście.*



W niewielkim stopniu zwiększył się odsetek osób, które sprawdzają prawidłowość ciśnienia przy zmianie opon (obecnie – 16 proc.) oraz podczas wizyt w serwisie (10 proc.). Mniej więcej na tym samym poziomie pozostał odsetek kierowców, którzy sprawdzają ciśnienie w oponach przed dłuższą podróżą (10 proc.) oraz gdy już zauważają, że powietrza w oponach jest za mało (8 proc.).

Dodatkowe informacje w sprawie częstotliwości sprawdzania ciśnienia w oponach zawarte zostały w odpowiedziach kierowców ankietowanych w badaniu Moto Data w 2018 r. Wiadomo z niego, że sprawdzanie ciśnienia opon raz w miesiącu deklaruje 44 proc. kierowców (wzrost o 2 punkty procentowe w stosunku do badania w 2017 r.). Raz na pół roku taką czynność przeprowadza 29 proc. ankietowanych. Raz na rok robi to 9 proc. Z kolei przed wyjazdem na wakacje ciśnienie w oponach samochodu sprawdza prawie co piąty kierowca – co daje wynik porównywalny do badania Kantar Millward Brown, w którym podobny odsetek kierowców sprawdza ciśnienie przed dłuższymi wyjazdami.

### Kiedy opona jest zużyta?

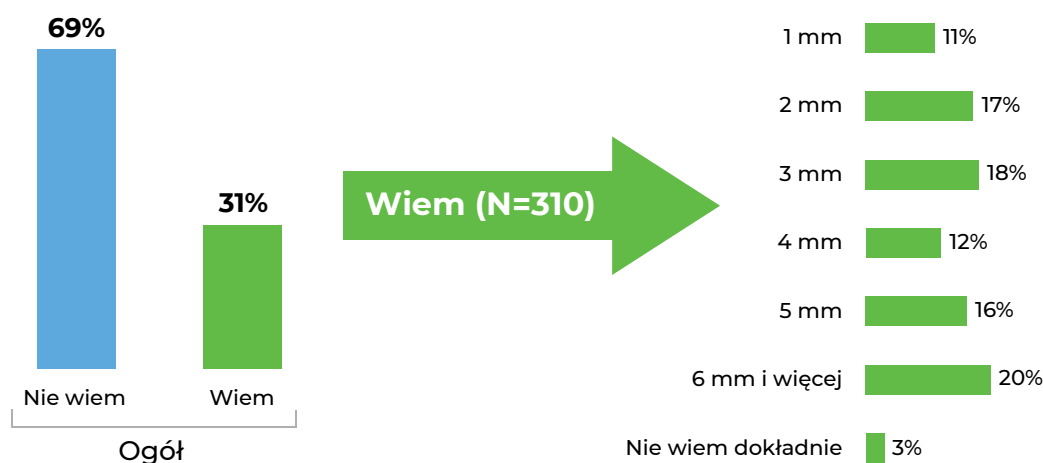
PZPO postanowił przyjrzeć się też temu, co kierowcy wiedzą o zużywaniu się ogumienia. Wydawać by się mogło, że z tym kierowcy nie mają absolutnie żadnego problemu. Ogólnie zdecydowana większość badanych stwierdziła, że wie, jak ocenić, czy opona nie nadaje się już do jazdy. Taką wiedzę deklaruje 80 proc. ankietowanych, a gdy odpowiedzi zawęzić tylko do osób posiadających prawo jazdy, odsetek rośnie aż do 89 proc.

Ten pozytywny obraz zostaje poważnie nadszarpnięty, gdy zapyta się Polaków o to, jaka jest dopuszczalna prawem w kraju wysokość bieżnika. Choć prawie każdy ankietowany twierdzi, że wie, kiedy nie powinien już używać opony, to ponad dwie trzecie badanych przyznało, iż nie wie, jaka jest dopuszczalna minimalna wysokość bieżnika opon w Polsce.

Wiedzę w tym zakresie deklaruje 31 proc. badanych. Jednak szczegółowe pytanie o wskazanie minimalnej wysokości bieżnika dopuszczanej przez prawo pokazało, że i w tej grupie pojęcie o tematyce jest znikome. Zaledwie blisko określonej prawem wartości – wynoszącej 1,6 mm – było 17 proc. badanych, którzy wskazali wartość jako 2 mm. Co piąty badany twierdził, że minimalna wysokość bieżnika to w Polsce 6 mm i więcej. 18 proc. uważało, że to 3 mm, 16 proc. – 5 mm, a 11 proc. wskazało za małą wartość – 1 mm.

### Minimalna dozwolona głębokość bieżnika opony

*Czy wie Pan (Pani) jaka jest minimalna dozwolona prawem głębokość bieżnika opony w Polsce?  
Dozwolona prawem głębokość bieżnika opony w Polsce milimetry.*



W tym zakresie badanie PZPO wskazuje na istotny brak znajomości przepisów Prawa o ruchu drogowym wśród polskich kierowców. Można założyć przynajmniej jeden z powodów takiej sytuacji. W publicznym obiegu informacje dotyczące prawnych aspektów bieżnika opon pojawiają się ekstremalnie rzadko. Prawie żadna informacja po wypadku albo policyjnych kontrolach nie ujmuje stanu opon pojazdów nawet w tak zawężonym zakresie jak to, czy spełniają wymogi Prawa o ruchu drogowym dotyczące minimalnej głębokości bieżnika. W mediach nie pojawiają się więc informacje o stanie opon – uwzględniające i przypominające ustawowy obowiązek.

### Opony odpowiednie do sezonu

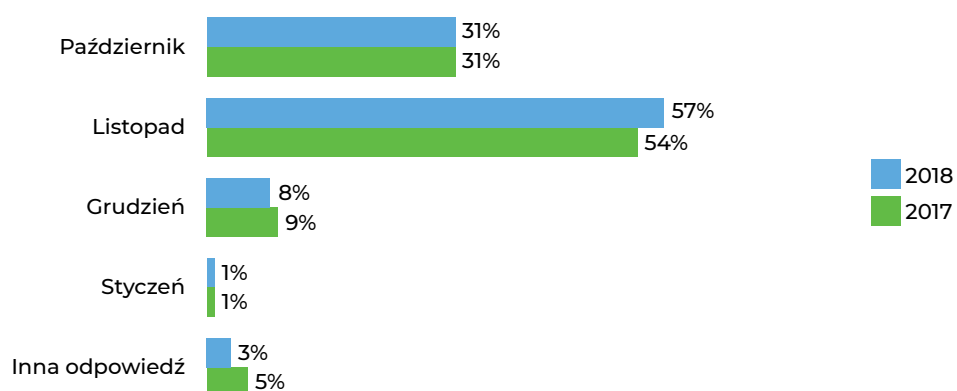
Kolejnym aspektem, który nie pojawia się nigdy w komunikatach o wypadkach ani w krajowych statystykach wypadków, jest rodzaj ogumienia odpowiedni do sezonu. Tutaj głównym problemem jest wciąż nieuregulowanie tej kwestii w sferze legislacyjnej.

To, co o oponach zimowych myślą polscy kierowcy, wiadomo z badania Moto Data 2018 przeprowadzonym na tysiącu użytkowników samochodów.

Zdecydowana większość ankietowanych deklaruje, że zmienia opony letnie na zimowe. Robi tak 79 proc. To lekki wzrost w stosunku do badania Moto Data przeprowadzonego w 2017 r. Wówczas zmianę opon na zimowe deklarowało 76 proc. badanych.

Badanie Moto Data nie badało świadomości uzależnienia wymiany opon od temperatury. Z poprzedniego badania Kantar Millward Brown dla PZPO z 2013 r. wiadomo jednak, że kierowcy nie łączą momentu zmiany z momentem, gdy temperatura zaczyna spadać poniżej 7 stopni Celsjusza. Moto Data odnotowuje jedynie miesiące, w których kierowcy w 2018 r. przyznawali się do zmiany ogumienia na zimowe. Najczęściej robili to w listopadzie (57 proc.) i październiku (31 proc.). Część kierowców zmienia opony dopiero w grudniu (8 proc.).

## Kiedy miała miejsce zamiana opon letnich na zimowe?



Źródło: Moto Data 2018 - Panel użytkowników samochodów, N=1000 respondentów

Nieco dokładniejszy ogląd podejścia polskich kierowców wypływa z dwóch transzy badania Kantar Millward Brown – z lat 2013 i 2018.

Można w nich zauważyć, że deklarację zmiany opon na zimowe traktować trzeba z wielką ostrożnością. Deklaruje to bowiem 92–93 proc. ankietowanych, a jednocześnie blisko 20 proc. badanych twierdzi, że zna kogoś, kto jeździ w sezonie zimowym na oponach letnich.

Prawdopodobne jest więc, że w Polsce opony na zimowe zmienia dużo mniej kierowców, niż wynika to z ich deklaracji. Z innych danych – m.in. danych z warsztatów zajmujących się ogumieniem – wynika, że ogumienie na sezon zimowy zmienia nieco ponad 60 proc. polskich kierowców. Mamy więc w kraju spory – bo ok. 30-procentowy – odsetek osób, które jeżdżąc na letnich oponach, podnoszą ryzyko wypadku na drogach.

Dlaczego kierowcy w ogóle nie zmieniają opon na zimowe? Jednym z dwóch głównych powodów podawanych przez ankietowanych jest niesłuszne przekonanie, że gdy rzadko jeździ się zimą, to nie warto zmieniać opon. Odsetek kierowców twierdzących, że nie jeździ zimą lub jeździ rzadko, utrzymuje się od pięciu lat na stałym poziomie – 22 proc.

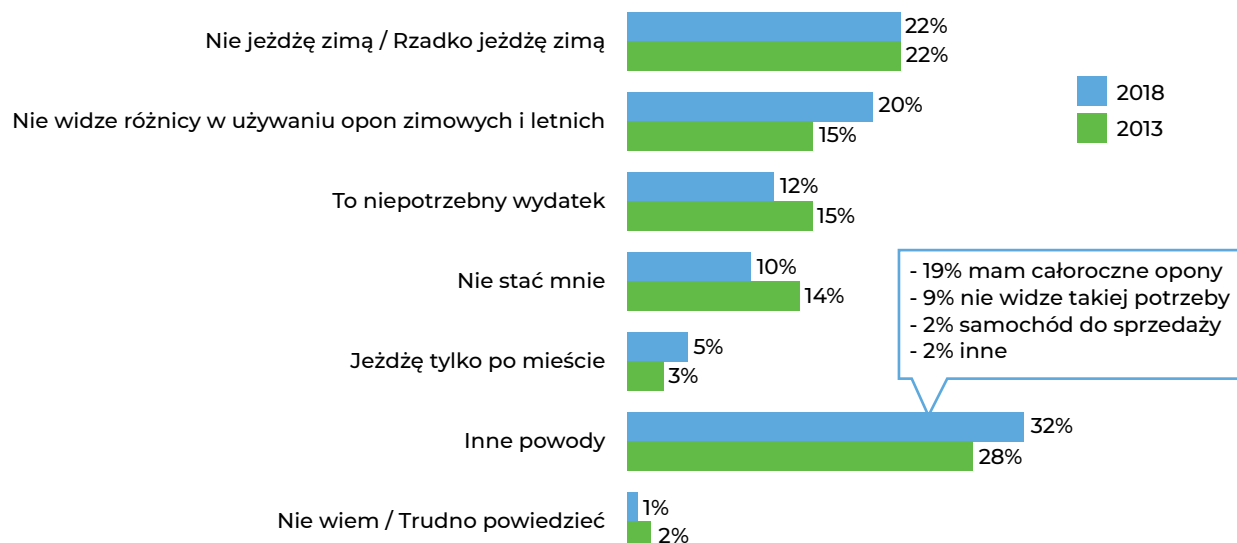
W porównaniu z 2013 r. wzrósł – z 15 do 20 proc. – odsetek kierowców, którzy nie zmieniają opon na zimowe, bo twierdzą, że „nie widzą różnicy w używaniu opon letnich i zimowych”. Wzrost takich deklaracji, przeczących możliwemu doświadczeniu, powinien niepokoić – wskazuje na istnienie szerokiej grupy prowadzących pojazdy, która skłonna jest nawet negować rzeczywistość i fakty.

Warto zauważyć, że od 2013 r. zmalała grupa osób, które nie zmieniały opon na zimowe z powodów finansowych. Deklarujących, że to niepotrzebny wydatek, jest obecnie 12 proc. (15 proc. w 2018 r.), a przyznających, iż ich na to nie stać, jest obecnie 10 proc. (wcześniej – 14 proc.). Przybyło za to osób twierdzących, że nie zmieniają opon, bo zimą jeżdżą tylko po mieście. W 2018 r. brak wymiany opon tłumaczyło tak 5 proc. badanych, wcześniej – 3 proc.

Spory jest wciąż odsetek osób, które nie zmieniają opon na zimowe z „innych powodów”. Stanowią obecnie 32 proc. (wzrost o 4 punkty procentowe w porównaniu z 2013 r.). Zdecydowana większość tych kierowców to ci, którzy mają w swoich samochodach opony całoroczne (19 proc.), ale aż 9 proc. po prostu „nie widzi takiej potrzeby”. Mniej nie robi tego, bo sprzedaje samochód i nie chce inwestować – 2 proc.

## Powody niezmienniania opon na zimowe

Dlaczego nie zmienia Pan (Pani) opon na zimowe? Proszę podać najważniejszy powód.



Taka argumentacja kierowców uwidacznia spory brak wiedzy części kierowców na temat technologii ogumienia zimowego i letniego. Obrazuje to też niską świadomość narażania się na wypadek lub kolizję – ta może nastąpić przecież zarówno wówczas, gdy rzadko porusza się samochodem zimą, jak i gdy jeździ się wyłącznie w mieście, gdzie przecież również występują zimowe warunki na drogach.

W porównawczym badaniu Kantar Millward Brown dla PZPO sprawdzano także wiedzę kierowców na temat tego, kiedy należy wymienić opony w samochodzie.

Nadal najwięcej badanych uważa, że sygnałem do zmiany są prognozy pogody zwiastujące ochłodzenie/zimą – sądzi tak 34 proc. (o 2 punkty procentowe mniej niż w 2013 r.). Na stałym poziomie – 23 proc. – utrzymuje się odsetek kierowców, którzy wiedzą, że moment na zmianę to czas, gdy temperatura zaczyna spadać poniżej 7 stopni Celsjusza.

W ciągu pięciu lat znacznie zmalał odsetek badanych, którzy jako cezurę wybierali spadek temperatury poniżej 0 stopni Celsjusza. Jeszcze w 2013 r. był to sygnał do zmiany ogumienia dla co piątego kierowcy w kraju, obecnie jest to cezurą dla 13 proc. Zmalał też odsetek tych, dla których wyznacznikiem do zmiany opon były opady śniegu – z 8 proc. do 4 proc.

Ponadto widać, że rośnie grupa osób przekonanych o tym, iż warto zmienić ogumienie w określonym terminie bez względu na pogodę i w ten sposób być przygotowanym wcześniej – odsetek tak odpowiadających ankietowanych wzrósł z 8 do 11 proc.

Można zakładać, że na zmianę podstaw i lepsze zrozumienie przez kierowców momentu zmiany opon (określony termin, niezależny od pogody, i wiedza o przewadze opon zimowych już w temperaturach od 7 stopni Celsjusza) miały wpływ szerokie działania edukacyjne podejmowane przez producentów opon i Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego.

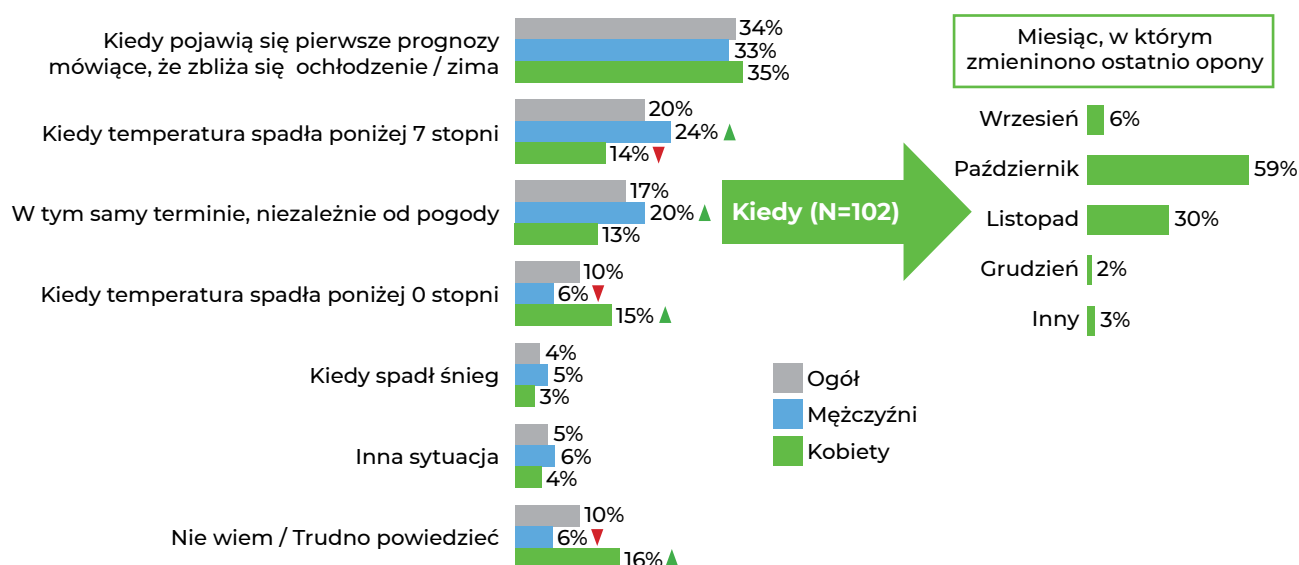
Z badania Kantar Millward Brown dla PZPO wiadomo też, kiedy ostatnio kierowcy zmienili opony. Większość zrobiła to w październiku (59 proc.) i listopadzie (30 proc.).

Co piąty badany deklaruje, że zrobił to, gdy temperatura spadała poniżej 7 stopni Celsjusza – wśród nich znacznie częściej taką taktykę stosowali mężczyźni (24 proc.) niż kobiety (14 proc.). 17 proc. badanych zmieniło opony w określonym terminie, niezależnie od panującej pogody.



## A kiedy Ty zmieniłeś opony?

A Pan (Pani) kiedy zmienił (zmieniła) opony na zimowe ostatnim razem?



Oba badania – Kantar Millward Brown i Moto Data – sprawdzały też nastawienie kierowców do ustawowego uregulowania obowiązku zmiany ogumienia na zimowe.

Wśród ankietowanych przez Kantar Millward Brown w 2018 r. za wprowadzeniem obowiązku opowiadało się 72 proc., przeciwnych takiej regulacji było 21 proc., a 8 proc. nie potrafiło zająć stanowiska w tej sprawie.

Badanie Moto Data 2018 przyniosło podobne wyniki. Poparcie dla takiej regulacji wyrażało 79 proc. kierowców.

Taki poziom poparcia – i dowody przedstawione w rozdziale II niniejszego raportu – powinny być punktem wyjścia do publicznej debaty nad wprowadzeniem nowych regulacji przez administrację rządową i parlament.

## Podejście ekologiczne i konsumenckie

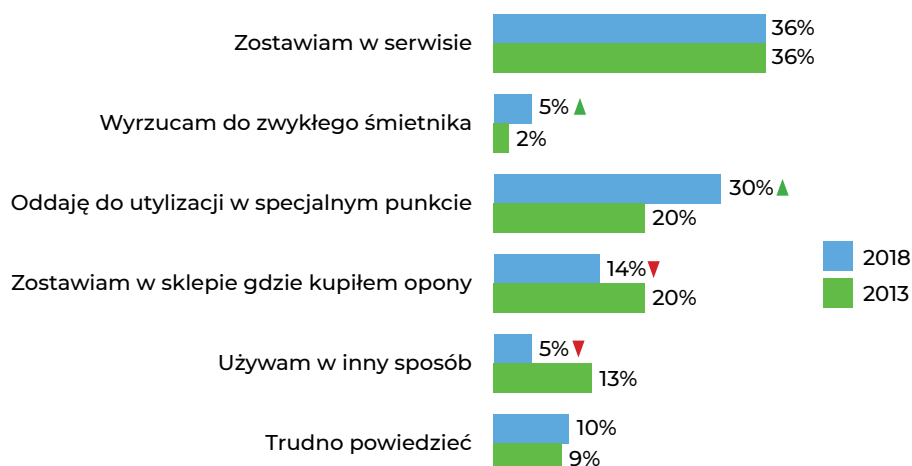
Można zaryzykować stwierdzenie, że wśród Polaków świadomość ekologiczna jest znacznie wyższa niż świadomość zagrożeń na drodze i związanych z tym elementów eksploatacyjnych samochodów.

Z deklaracji ankietowanych wynika bowiem, że dobrze gospodarują oni zużytymi oponami. 36 proc. zostawia je w serwisach (to taki sam wynik jak w badaniu pięć lat temu). Zdecydowanie wzrosła liczba osób oddających zużyte opony w specjalnych punktach utylizacji – z 20 proc. w 2013 r. do 30 proc. w roku 2018. Wzrosła też liczba osób zostawiających opony na śmietniku z 2 do 5 proc. obecnie. Warto jednak odnotować, że może mieć to związek ze zmianą systemu odbierania śmieci w Polsce i możliwością oddania opon jako śmieci gabarytowych, które podlegają potem zagospodarowaniu już poprzez zakład zbierania odpadów.

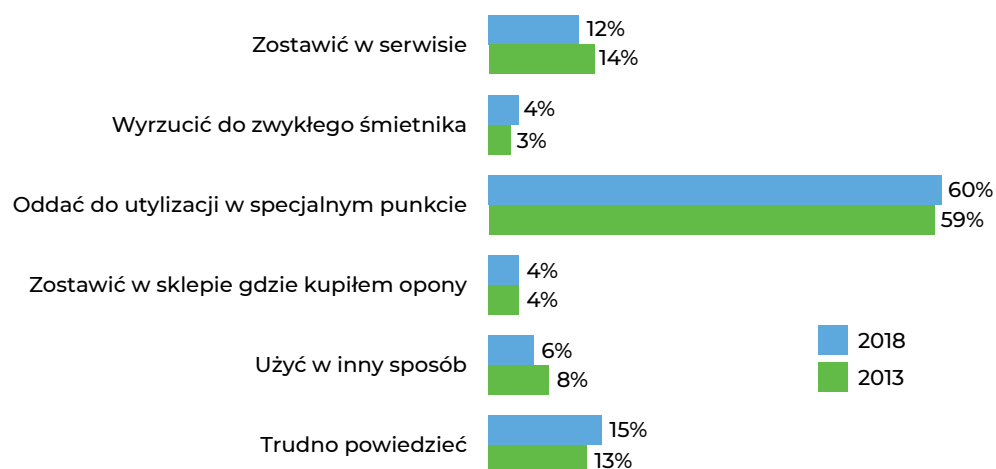
W ciągu ostatnich pięciu lat mniej opon zaczęło być zostawianych w sklepach. W 2013 r. pozostawianie ich w miejscach zakupu nowego ogumienia deklarowało 20 proc. ankietowanych, a w 2018 r. robiło to 14 proc. badanych.

## Postępowanie ze zużytymi oponami

Co Pan (Pani) robi ze zużytą oponą?



Co powinno się zrobić ze zużytą oponą?

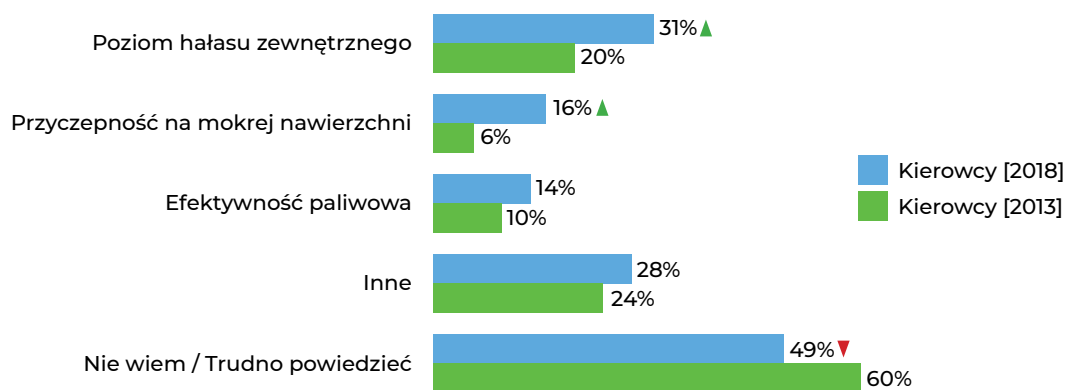


Nie zmieniła się też sama świadomość tego, co powinno się zrobić z zużytym ogumieniem. Zdecydowana większość badanych uważa, że powinno ono trafiać do punktów utylizacji (60 proc.) albo być pozostawiane w serwisie (12 proc.).

W niewielkim stopniu zmienia się natomiast świadomość konsumentka Polaków, jeśli chodzi o etykiety informacyjne na oponach. Z tego, że od 2012 r. wprowadzono w UE takie oznaczenia, zdaje sobie sprawę zaledwie 15 proc. badanych (w 2013 r. było to 13 proc. ankietowanych). Wśród samych kierowców wiedza o istnieniu etykiet jest nieco wyższa – wie o nich 18 proc. (pięć lat temu wiedzę tę posiadało 16 proc.).

## Cechy opony podawane na etykietach (kierowcy)

A czy wie Pan (Pani) jakie 3 cechy opony są wg nowych przepisów podawane na etykietach informacyjnych?



Za to wśród tych, którzy o etykietach wiedzą, wzrósł poziom wiedzy o tym, jakie informacje są na nich zawarte. Najbardziej zwiększyła się – o 10 punktów procentowych w stosunku do 2013 r. – wiedza o tym, że na etykiecie opisana jest przyczepność na mokrej nawierzchni. Wie o tym 16 proc. kierowców. O taką samą wartość punktów procentowych wzrósł odsetek badanych, którzy wiedzą, że na etykietach mogą odnaleźć poziom hałasu powodowany przez toczenie się opony – zdaje sobie dziś z tego sprawę 31 proc. badanych. O opisaniu na etykiecie efektywności paliwowej wie 14 proc. ankietowanych kierowców.

### Rekomendacje

Dotychczasowa wiedza i wyniki działań w innych krajach pozwalają zarysować najważniejsze zadania dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego związanej z oponami samochodowymi.

- **Urealnienie systemu zbierania danych o wypadkach**  
Bez rzetelnej wiedzy o wypadkach z przyczyn niesprawności technicznej pojazdów, w tym niesprawności opon, trudno ocenić skalę zagrożenia na polskich drogach i wybierać środki prowadzące do ograniczenia wypadków i kolizji.  
Jedną z najbardziej palących potrzeb w Polsce – i podnoszonych od wielu lat – jest zadanie poprawy jakości gromadzonych danych o wypadkach. Należy wprowadzić obowiązek rejestrowania niesprawności pojazdów, które mogły mieć główny lub pośredni wpływ na zaistnienie wypadku.
- **Uszczelnienie systemu kontroli technicznej pojazdów**  
Istniejący system kontroli technicznej pojazdów w rzeczywistości omija sprawdzanie stanu ogumienia pojazdów. To sytuacja niebezpieczna zwłaszcza dla tych kierowców, którzy nie mają wystarczającej świadomości i wiedzy.  
Diagności kontrolujący samochody powinni zwracać uwagę na stan ogumienia – widoczne uszkodzenia, zużycie, wysokość bieżnika.auta z oponami, których stan nie pozwala na zachowanie bezpiecznej przyczepności, nie powinny być kwalifikowane jako dopuszczone do ruchu po drogach publicznych.
- **Wzmocnienie nadzoru w kontekście stanu technicznego pojazdów**  
Jak wynika z badań zleconych przez PZPO i opublikowanych w niniejszym raporcie, tylko niewielki odsetek polskich kierowców potrafi określić minimalną wymaganą prawem głębokość bieżnika – z wielkim prawdopodobieństwem można przyjąć, że bardzo duży odsetek porusza się dziś po polskich drogach na ogumieniu niespełniającym wymogu ustawowego.  
Służby nadzorujące kierowców na drogach – m.in. policja, ITD, straż miejska – powinny wśród wielu podejmowanych akcji brać pod uwagę także takie, które spowodują wzrost świadomości kierowców w zakresie wymagań stawianych ogumieniu. Jednocześnie poprzez nadzór z dróg powinny być eliminowane pojazdy z usterkami ogumienia i niespełniające wymogu minimalnej głębokości bieżnika.
- **Wprowadzenie wymogu jazdy na oponach zimowych, w tym całorocznych dla samochodów osobowych i lekkich dostawczych.**  
Pozytywne doświadczenia z innych krajów UE pokazujące znaczące spadki liczby wypadków oraz poparcie kierowców dla takich przepisów w krajach które wdrożyły takie regulacje, pokazują, jak istotny społecznie jest to problem.

## O NAS

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego jest organizacją pracodawców zrzeszającą najważniejszych polskich i światowych producentów opon. Reprezentujemy branżę zatrudniającą bezpośrednio ponad 10.000 pracowników. W 4 fabrykach w Polsce wytwarzanych jest ponad 130 tys. opon dziennie. Produkty wysokich technologii ze znacznikiem 'made in Poland' których podstawowym celem jest dbanie o bezpieczeństwo trafiają na rynek polski, całej Europy i na wszystkie kontynenty. Naszą misją jest reprezentowanie interesów przemysłu oponiarskiego w Polsce oraz wspieranie i upowszechnianie wkładu naszych Członków na rzecz wszystkich ważnych aspektów życia gospodarczego i społecznego, takich jak bezpieczeństwo drogowe, inwestycje i zrównoważony rozwój. Głównym celem działań PZPO jest poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach poprzez zwiększanie świadomości na temat wpływu opon na bezpieczeństwo jazdy.

Nasi członkowie:

**BRIDGESTONE**

**Continental**

**DEBICA**

**GOODYEAR**

**HANKOOK**

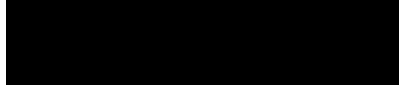
**MICHELIN**

**PIRELLI**

**TRELLEBORG**

**apollo TYRES**

**VREDESTEIN**



[www.pzpo.org.pl](http://www.pzpo.org.pl)

