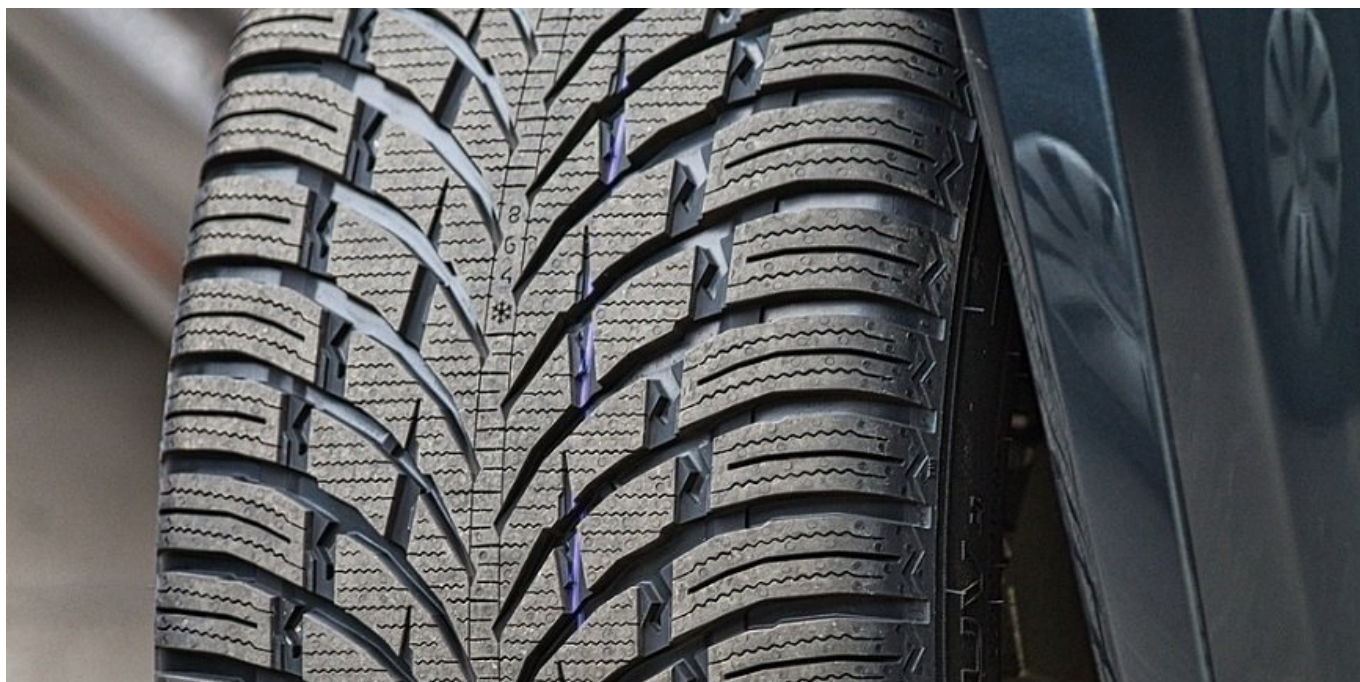


Czy w Polsce powinien być obowiązek używania opon zimowych?

data aktualizacji: 2020.12.18



Co wspólnego mają opony zimowe i całoroczne? Homologację zimową. Z punktu widzenia prawa niczym się więc nie różnią. Oba typy mają symbol alpejski (płatek śniegu na tle góry) na boku - więc spełniają definicję opon dostosowanych mniej lub bardziej do zimnych temperatur i zimowych warunków. We wszystkich krajach, które mają obowiązek jazdy na oponach zimowych, rozumie się przez to także opony całoroczne. Dlatego lepiej zainwestować w opony całoroczne, niż jeździć zimą na letnich. Tylko wprowadzenie ustawowego wymogu opon z homologacją zimową może ukrócić bezmyślność niektórych kierowców, jeżdżących w zimie na letnim ogumieniu.

Polska jest jedynym krajem w Europie z takim klimatem, gdzie przepisy nie przewidują wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych w warunkach jesienno-zimowych. Jednak polscy kierowcy są gotowi na takie regulacje - opowiada się za nimi aż 82% badanych. Same deklaracje nie są jednak wystarczające - przy tak wysokim poparciu dla wprowadzenia wymogu jazdy na bezpiecznych oponach z obserwacji warsztatowych nadal wynika, że aż 35% kierowców jeździ zimą na oponach letnich. I to w styczniu i lutym. Teraz, w grudniu, jedynie około 50% tych, którzy deklarują wymianę opon, już to zrobiło. **Czyli jedynie ok. 30% jeżdżących obecnie po drogach samochodów osobowych i lekkich dostawczych ma opony zimowe lub całoroczne.** Wskazuje to, że powinny istnieć **jasne przepisy - informujące, od którego dnia bezpiecznie należy wyposażyć nasz samochód w takie opony.**

*- W naszym klimacie - przy gorących latach i nadal zimnych zimach - opony z homologacją zimową, czyli zimowe i całoroczne, są jedynym gwarantem bezpiecznej jazdy w miesiącach zimowych. **Nie zapominajmy, że ryzyko wypadków drogowych i kolizji jest 6 razy większe w zimie niż w lecie.** Droga hamowania pojazdu na mokrej*

*nawierzchni przy temperaturach już ok. 5-7 st. C - tak często występujących już w okresie jesiennym - przy zastosowaniu opon zimowych jest dużo krótsza niż przy oponach letnich. Te brakujące kilkanaście metrów do zahamowania przed przeszkodą jest powodem tak dużej liczby wypadków, stłuczek i ofiar śmiertelnych na polskich drogach - zwraca uwagę **Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).***

W 27 europejskich krajach, w których wprowadzono wymóg jazdy na oponach z homologacją zimową, nastąpiła średnio 46% redukcja prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku drogowego w porównaniu z jazdą na oponach letnich w warunkach zimowych - takie są wnioski ze studium Komisji Europejskiej wybranych aspektów korzystania z opon związanych z bezpieczeństwem. Ten raport udowodnił także, że **wprowadzenie prawnego wymogu jazdy na oponach posiadających homologację zimową zmniejsza liczbę śmiertelnych wypadków o 3% - a jest to tylko uśredniona wartość, bo są kraje, które odnotowały spadek liczby wypadków o 20%.**

Dlaczego wprowadzenie takiego wymogu zmienia wszystko? Bo kierowcy mają jasno określony termin i nie muszą się zastawiać czy już wymieniać opony, czy jeszcze nie. W Polsce taki termin pogodowy to 1 grudnia. Od tego czasu już na całym terenie kraju temperatury są poniżej 5-7 st. C - a to granica, gdy kończy się dobra przyczepność opon letnich.

Opony letnie nie zapewniają odpowiedniej przyczepności auta nawet na suchej drodze w temperaturach poniżej 7°C - twardnieje wtedy guma w ich bieżniku, co pogarsza przyczepność szczególnie na mokrych, śliskich drogach. Wydłuża się droga hamowania oraz znacznie zmniejsza zdolność do przekazywania momentu napędowego na nawierzchnię drogi. Guma bieżnika opon zimowych i całorocznych ma bardziej miękką mieszankę, która nie twardnieje w niższych temperaturach. Sprawia to, że nie tracą one elastyczności i mają lepszą od opon letnich przyczepność w chłodnych temperaturach nawet na suchej drodze, w deszczu, a już szczególnie na zalegającym śniegu.

Nagrania z testów Auto Express i RAC nt. opon zimowych pokazują, jak bardzo ogumienie adekwatne do temperatury, wilgotności i śliskości nawierzchni pomaga kierowcy w kontroli nad pojazdem i **potwierdzają różnicę pomiędzy oponami zimowymi a letnimi - nie tylko na ośnieżonej, ale i na mokrej drodze w chłodnych jesiennych i zimowych temperaturach:**

- **Na ośnieżonej drodze** przy prędkości 48 km/h samochód na oponach zimowych zahamuje wcześniej niż samochód na oponach letnich aż o **31 metrów!**
- **Na mokrej nawierzchni przy prędkości 80km/h przy temperaturze +6°C** droga hamowania samochodu jadącego na oponach letnich była dłuższa aż o **7 metrów** niż samochodu na oponach zimowych. Najpopularniejsze samochody mają długość nieco ponad 4 metry. Gdy samochód na oponach zimowych bezpiecznie się już zatrzymał, maszyna na ogumieniu letnim jechała jeszcze z prędkością ponad 32 km/h.
- **Na mokrej nawierzchni przy prędkości 90 km/h przy temperaturze +2°C** droga hamowania samochodu jadącego na oponach letnich była dłuższa aż o **11 metrów** niż samochodu na oponach zimowych.

Pamiętajmy, że homologowane opony zimowe i całoroczne to takie, które posiadają na swoim boku tzw. symbol alpejski - płatek śniegu na tle góry. Spotykany jeszcze na oponach symbol M+S jest

tylko określeniem przydatności bieżnika na błoto i śnieg, nadawanym jednak uznaniowo przez producentów opon. Opony z samym M+S, ale bez symbolu płatka śniegu na tle góry, nie mają zimowej, bardziej miękkiej mieszanki gumowej – która jest kluczowa w warunkach obniżonej temperatury. Samodzielnie występujący M+S bez symbolu alpejskiego oznacza, że taka opona nie jest ani oponą zimową, ani całoroczną.

*- Wzrastająca świadomość polskich kierowców daje nadzieję na to, że coraz więcej osób będzie jeździć zimą na oponach na zimowych lub całorocznych – teraz aż jedna trzecia naraża siebie i innych jeżdżąc zimą na oponach letnich. Nie czekajmy na pierwszy śnieg. **Pamiętajmy - lepiej założyć opony zimowe nawet kilka tygodni za wcześnie niż jeden dzień za późno** - dodaje Sarnecki.*

Źródło: