

Obowiązek pokrycia kosztów kompletu

data aktualizacji: 2024.11.29



Ubezpieczyciel musi zapłacić za dwie opony, nawet jeżeli uszkodzeniu uległa tylko jedna. Identycznie jest w przypadku uszkodzenia felgi. Konieczność wymiany obu części eksploatacyjnych na jednej osi wynika wprost z obowiązku dostosowania warunków technicznych pojazdu do obowiązujących przepisów prawa.

Czy w sytuacji uszkodzenia opony lub felgi z jednej strony pojazdu zakład ubezpieczeń, u którego zarządca drogi miał wykupione ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, zapłaci za drugą oponę czy felgę? Praktyka pokazuje, iż w przypadku uszkodzenia przez użytkownika drogi opony czy też felgi tylko z jednej strony pojazdu ubezpieczyciel pokrywa koszty zakupu nowych części (opon), ale tylko tych uszkodzonych. Często nie uznaje konieczności pokrycia kosztów zakupu opon w takiej liczbie (zazwyczaj są to dwie opony), aby opony na jednej osi pojazdu były tożsame.

Tymczasem zgodnie z § 11 ust. 7 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, pojazd nie może być wyposażony w opony różnej konstrukcji, w tym o różnej rzeźbie bieżnika, na kołach jednej osi. Rzeźba to nie to samo co wzór. Ma charakter przestrzenny i oznacza wzór wraz z głębokością bieżnika. Stąd też na kołach jednej osi samochodu nie mogą znajdować się opony o różnej konstrukcji i różnej rzeźbie bieżnika.

Opony czy felgi - zawsze wymienia się parami

W ocenie Rzecznika Finansowego zakład ubezpieczeń nie powinien obciążać poszkodowanego kosztami zakupu drugiej opony, jeśli uszkodzenie i konieczność jej wymiany nie zaistniały z winy poszkodowanego. Zakup drugiej opony wynika wprost z obowiązku dostosowania warunków technicznych pojazdu do obowiązujących przepisów prawa.

- Opony z różnymi głębokościami bieżnika na jednej osi są po prostu niebezpieczne. Nasze testy, przeprowadzone wspólnie z TÜV SÜD, pokazały jak bardzo wpływają na zachowanie pojazdu i możliwość bezpiecznego wyjścia z poślizgu. Jeśli zatem uszkodzeniu ulegnie opona z jednej strony pojazdu, to aby spełnić wymogi rozporządzenia, właściciel pojazdu musi także wymienić oponę z danej osi po drugiej stronie pojazdu. Niedopuszczalnym jest zatem pozostawienie dotychczas użytkowanej opony oraz zamontowanie drugiej opony zupełnie nowej - nawet w przypadku, gdyby ich

rozmiar oraz marka pozostawały takie same - podkreśla Piotr Sarnecki, dyrektor generalny PZPO.

Ma to wpływ także w czasie jazdy z prędkościami podróźnymi po mokrej jezdni. Przy różnej głębokości bieżnika w oponach na jednej osi może dojść do aquaplaningu koła z jednej strony i obrócenia pojazdu na jezdni. To są już bardzo niebezpieczne sytuacje, nie tylko dla kierowcy i pasażerów takiego samochodu, ale i wszystkich innych wokół.

Jak zaznacza PZPO, w tej kwestii trafnie wypowiedział się m.in. Sąd Okręgowy w Łodzi, stwierdzając, że uszkodzenie jednej opony powoduje w istocie konieczność wymiany obu opon na jednej osi. Niewłaściwe ogumienie pojazdu, tj. różnice w zużyciu bieżnika, przekłada się bowiem na stabilizację toru jazdy oraz na system antypoślizgowy auta, który nie działa wówczas prawidłowo. Przepisy prawa nakazują, aby na jednej osi pojazdu ogumienie było identyczne - jednakże z ostrożności przyjmuje się, że w przypadku uszkodzenia felgi z jednej strony pojazdu istnieje również konieczność wymiany felgi po drugiej stronie. Potwierdził to Sąd Rejonowy w Gdyni w wyroku z dnia 15 listopada 2019 r., sygn. akt I C 679/19, który wskazał, że „z ostrożności felgi na jednej osi pojazdu powinny być identyczne - tak samo, jak ogumienie”.

Różna głębokość bieżnika na jednej osi

TÜV SÜD Polska przeprowadził testy wpływu opon z różnym bieżnikiem na jednej osi na bezpieczeństwo i przebieg jazdy samochodem. Testy dotyczyły stateczności ruchu samochodu na mokrej nawierzchni z wywołaniem utraty przyczepności osi tylnej. Przejazdy zostały przeprowadzone samochodem wyposażonym w cztery takie same opony, o głębokości bieżnika 8 mm, kolejno na tylnej osi przeprowadzono zmianę jednego koła wyposażonego w oponę o głębokości bieżnika 5 mm, a następnie 3 mm.

Test został przeprowadzony na torze Skoda Autodrom w Poznaniu, po wcześniejszej weryfikacji opon oraz toru testowego. Do testu wykorzystano pojazd przednionapędowy wyposażony w układy stabilizacji toru jazdy. Pomimo tego wyposażenia samochód nie zachował stateczności podczas przejazdów porównawczych na oponach o różnej głębokości bieżnika na osi tylnej. PZPO przypomina, że w Polsce minimalną głębokość bieżnika wyznacza wskaźnik zużycia umieszczony na oponie przez producenta. Dopiero jeśli go nie ma, wynosi ona 1,6 mm. Za jazdę na oponach z głębokością bieżnika poniżej wskaźnika zużycia policja zabiera dowód rejestracyjny.

- Przeprowadzone testy dotyczące stateczności pojazdu podczas eksploatacji z oponami o różnej głębokości bieżnika na tylnej osi wykazały jednoznacznie utratę przyczepności opon pojazdu, w wyniku czego dochodziło do znoszenia pojazdu z toru. Odchylenie toru jazdy pojazdu od założonego, było tym większe im większą była różnica głębokości bieżnika. Należy zatem przyjąć, że dla zwiększenia bezpieczeństwa eksploatacji pojazdu opony na osi powinny posiadać zawsze tę samą rzeźbę bieżnika, czyli wzór i głębokość. - podsumowuje Piotr Sarnecki z PZPO.

- Także podobieństwa bieżnika przy różnych markach opon to zły pomysł. Na przyczepność i zachowanie opony nie wpływa tylko rzeźba bieżnika, ale i jego mieszanka gumowa oraz sztywność warstw wewnętrznych. A te są różne nawet dla opon tych samych marek z jednego koncernu oponiarskiego.

Fot. PZPO

Źródło: