

# Opona bardzo bezpieczną częścią eksploatacyjną

data aktualizacji: 2026.04.20



**Raport Safety Gate 2025 opublikowany niedawno przez Komisję Europejską wykazał rekordową liczbę 4 671 ostrzeżeń dotyczących niebezpiecznych produktów nieżywnościowych. Choć najczęściej zgłaszanymi kategoriami ogólnymi były kosmetyki (36%), zabawki (16%) oraz sprzęt elektryczny (11%), kategoria pojazdów silnikowych odpowiadała za 57% wszystkich działań następczych podejmowanych przez kraje członkowskie w 2025 roku. Wadliwe opony to tylko 9 przypadków!**

Przyzwyczajaliśmy się, że UOKiK (Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów) udostępnia różnego rodzaju powiadomienia o wadliwej partii wyrobów i niebezpiecznych produktach, co zwykle powiązane jest z akcjami przywoławczymi – w przypadku producentów pojazdów i poszczególnych części eksploatacyjnych. Bez wątplenia ogumienie jest klasyczną częścią eksploatacyjną pojazdu. Opona jest zaprojektowana tak, aby w naturalny sposób zużywać się podczas użytkowania (ścieranie bieżnika) i wymaga okresowej wymiany, niezależnie od ewentualnych uszkodzeń mechanicznych. Co innego wady produkcyjne.

Żadna marka nie jest odporna na wadliwe partie produkcyjne. Pojedynczy błąd pracownika lub słaba kontrola jakości mogą sprawić, że nawet wysokiej klasy opony staną się niebezpieczne. Odpowiedzialność w sprawach dotyczących wad opon spoczywa na tych, których zaniedbanie przyczyniło się lub bezpośrednio spowodowało awarię opony. Producenci mogą zostać pociągnięci do odpowiedzialności na mocy przepisów o odpowiedzialności za produkt, jeśli wystąpiła wada projektowa lub produkcyjna. Sprzedawcy detaliczni, dystrybutorzy lub sprzedawcy zużytych opon mogą ponosić współodpowiedzialność, jeśli sprzedali opony, o których wiadomo, że nie spełniają norm lub nie są zgodne z prawnymi progami bezpieczeństwa. I tu dochodzimy do alertów, które na

wspólnotowym rynku realizuje Safety Gate.

## **Raport Safety Gate 2025**

Ponieważ UE jest jednolitym rynkiem, produkt zakazany w jednym z jej państw członkowskich może być łatwo dostępny w innym kraju. Każde ostrzeżenie udostępnione w Safety Gate stanowi sygnał ostrzegawczy dla innych organów krajowych, które powinny sprawdzić - czy produkt uznany za niebezpieczny trafił do konsumentów. System Szybkiego Ostrzegania Safety Gate gwarantuje, że organy krajowe (w Polsce to właśnie UOKiK) mogą przysyłać ostrzeżenia 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu i 365 dni w roku, a informacje te są automatycznie (po weryfikacji) publikowane, co stanowi fundament ochrony konsumentów przed niebezpiecznymi produktami i przyczynia się do szybkiego wycofywania niebezpiecznych produktów z rynku UE.

5 marca 2026 roku Komisja Europejska przedstawiła roczne sprawozdanie dotyczące systemu Safety Gate. Raport podsumowuje zgłoszenia niebezpiecznych produktów w 2025 r. i działania podjęte w celu ochrony konsumentów. 4 671 ostrzeżeń w 2025 roku to wzrost o 13 % w porównaniu z 2024 r. i ponad dwukrotnie więcej niż liczba ostrzeżeń zgłoszonych w 2022 r. Podrażnienia skóry i reakcje alergiczne to najczęstsze objawy wadliwych produktów kategorii „kosmetyki”.

Co ciekawe, w porównaniu do roku 2024, w ubiegłym odnotowano znaczący wzrost alertów z takich krajów jak: Austria, a np. zdecydowany spadek, bo ponad 3-krotny w Bułgarii, a jeszcze większy z Danii, ale rekordzistą jest Rumunia, gdzie spadek jest ponad 40-krotny (z 86 do do raptem dwóch przypadków). Polska nie zmieniła pozycji - 170 zgłoszeń. Niechlubnym liderem zestawienia od lat są Włochy - ponad 1000 zgłoszeń r/r i ta tendencja rośnie. Na drugim miejscu jest Francja, na III Niemcy. Ale i tak sumarycznie owe podium przebijają niebezpieczne produkty z krajów Azji - w ubiegłym roku aż 2 268 przypadków.

## **Buble z Azji i bezpieczne ogumienie**

Od 2006 roku Komisja ściśle współpracuje z odpowiednimi chińskimi organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo produktów. Dzięki specjalnemu interfejsowi Safety Gate, umożliwiającemu wymianę wybranych informacji, chińskie organy monitorują przypadki zgłaszania przez Safety Gate niebezpiecznych produktów pochodzenia chińskiego i dotychczas... kwartalnie informują Komisję Europejską o podjętych działaniach. Owszem, plan działania w sprawie bezpieczeństwa produktów sprzedawanych online, podpisany we wrześniu 2023 r. przez Komisję Europejską i chińskie organy, skraca czas zgłaszania niebezpiecznych produktów sprzedawanych online do 21 dni, ale skala buble z Chin poraża. Marnym pocieszeniem jest, że w 2025 r. powiadomienia dotyczące produktów z kategorii „Zabawki” stanowiły 12% ogólnej liczby powiadomień uzupełniających (w 2024 r. 7%), natomiast z kategorii „Sprzęt elektryczny i AGD” stanowiły 8% całości (w 2024 r. 5%).

I tu dochodzimy do bodaj najciekawszej konkluzji. O ile motoryzacja jako całość nie jest wolna od wad - zdecydowana większość powiadomień (57%) dotyczy pojazdów silnikowych, to już kategoria „ogumienie” trzyma się mocno. Toż to w ubiegłym roku tylko 9 alertów! Co trapi ogumienie? Nierzadkim przypadkiem są uchybienia skutkujące utratą ciśnienia przez zbyt cienką warstwę uszczelniającą.

Choć raport 2025 nie podaje sumarycznej liczby sztuk opon wycofanych z rynku na skutek wad fabrycznych, to bazując na ubiegłorocznych powiadomieniach, w których przewija się kod DOT (4-cyfrowy kod na ścianie opony, np. "3925" oznacza 39. tydzień 2025 roku) można przypuszczać, że skala problemu dotyczyła raptem kilku tysięcy egzemplarzy opon. To wybitnie mało (0,002%), gdy mieć na uwadze, że w ubiegłym roku na unijny rynek wymiany trafiło ponad 240 mln nowych opon! To dlatego można oznajmić, że opona jako część eksploatacyjna jest bardzo bezpieczną kategorią

produktów.

Pojazdy od lat stanowią dominującą kategorię alertów systemu szybkiego ostrzegania o niebezpiecznych produktach nieżywnościowych i niezmiennie najczęściej skrywały w ubiegłym roku wady konstrukcyjne lub montażowe. Najczęściej przewijają się alerty dla wadliwych poduszek powietrznych, ryzyka zwarców w instalacji elektrycznej lub problemów z akumulatorami, co stwarza realne niebezpieczeństwo zapłonu pojazdu. Równie często problemy dotyczą komponentów układu hamulcowego czy kierowniczego.

Fot. Komisja Europejska

Źródło: