

<https://moto.wp.pl/zimowe-opony-gdzie-sa-obowiazkowe-i-co-bedzie-w-polsce-6173111126251137a>

## Zimowe opony: gdzie są obowiązkowe i co będzie w Polsce?



**U południowych sąsiadów - w Czechach - zimówki obowiązują na głównych drogach krajowych od 1 listopada do 31 marca, z kolei na Słowacji od 15 listopada do 15 marca. Polscy politycy również wypowiedzieli się optymistycznie na temat wprowadzenia podobnego obowiązku u nas.**

### **Adekwatnie do warunków**

W Austrii decydują warunki - jeżeli nie sprzyjają, to auta osobowe należy wyposażyć w zimowe ogumienie nie później niż 1 listopada i poruszać się tak aż do 15 kwietnia.

W różnych europejskich krajach i ich górskich regionach sprawy stosowania odpowiednich opon regulują znaki drogowe. Zdarza się też tak, jak np. w Szwajcarii, alpejskiej krainie narciarzy, gdzie nie istnieje wprowadzenie obowiązku poruszania się na zimówkach, ale kierowca naraża się na słąną karę za utrudnianie ruchu poprzez niedostosowanie wyposażenia auta do warunków na szosie.

Norwegia, w północnych regionach często opanowana przez śniegi i mrozy, stawia bezwzględne wymagania dla pojazdów cięższych niż 3,5 t. Natomiast właściciele osobówek pozostają zdani na ogólny obowiązek zapewnienia pojazdowi przyczepności do nawierzchni. Czasami nie wystarczają tam same zimówki. Nieodzwonne okazują się kolce lub łańcuchy. W innym skandynawskim państwie - Szwecji - samochody osobowe zbroi się w zimowe koła lub opony na okres od 1 grudnia do 31 marca. Nieco krócej sezon na zimówki trwa w Finlandii - tzn. od 1 grudnia do 1 marca.

Wybierając się za granicę, warto sprawdzić, jakie przepisy o zimowych oponach obowiązują w danym państwie. Należy wiedzieć, że w części z nich wymaga się nie tylko tego, by posiadać ogumienie zimowe, ale też tego, by ich bieżnik miał odpowiednią wysokość - 3 lub 4 mm.

## **Nie jesteśmy w mniejszości, ale przymiarki już trwają**

Kodeks drogowy w Polsce - podobnie jak np. w Wielkiej Brytanii, Danii, Holandii, Belgii, Irlandii - nie zobowiązuje kierowców do stosowania opon zimowych. Jednak dyskusje i przymiarki do wprowadzania w naszym kraju takich zapisów toczą się już od co najmniej kilku lat. Parlamentarny zespół ds. bezpieczeństwa w ruchu drogowym zarekomendował wprowadzenie obowiązku jazdy na zimówkach od 1 listopada do 31 marca. Czy to uzasadnione? Kiedy na zasypanej śniegiem ulicy kilkanaście czy nawet kilkadziesiąt samochodów tkwi w korku i nie może wjechać pod górę tylko dlatego, że przed nimi drogę tarasuje jedno auto na letnich oponach, to sprawa wydaje się pilna do załatwienia.

Swoją presję na właścicieli pojazdów wywierają towarzystwa ubezpieczeniowe, odmawiając lub istotnie ograniczając wypłaty odszkodowania z polisy AC w sytuacjach, gdy kierowca nie dostosował ogumienia do warunków drogowych, czyli np. jechał po śniegu na oponach letnich.

## **Termometr mówi więcej niż kalendarz**

Jeśli decydujecie się na wymianę opon jesienią oraz wiosną, a przy tym macie wątpliwości, kiedy to robić i czy istnieją tu pewne nieprzekraczalne terminy, to fachowcy podpowiadają, że nie kalendarz, tylko pogoda stanowi najlepszy wyznacznik.

Często mówi się, że ogumienie należy wymienić na zimowe, kiedy temperatura w ciągu dnia nie przekracza 7 stopni ciepła i jest to stałą tendencją w pogodzie. Jest to oczywiście pewne uproszczenie. Letnie opony poniżej tej temperatury rzeczywiście są twarde, ale wystarczy pokonać niedługi odcinek, by się nagrzały, a wtedy najprawdopodobniej będą oferować lepsze własności niż „zimówki”. Trzeba jednak pod uwagę brać jeszcze jeden czynnik. Gdy temperatura w ciągu dnia nie przekracza kilku stopni Celsjusza, w nocy i nad ranem często zdarza się przymrozek, a wtedy letnia opona nie zapewni nam bezpieczeństwa. Poza tym, czekając ze zmianą do pierwszego śniegu, narażamy się na długie kolejki u wulkanizatora.

## **Opony zimowe czy całoroczne?**

Dla kierowców, którym z różnych przyczyn nie pasuje sezonowa wymiana opon, producenci wprowadzili do sprzedaży coś, co z założenia miało stanowić złoty środek. Opony całoroczne zwane także wielosezonowymi powinny latem dobrze trzymać się suchej i mokrej szosy, a zimą radzić sobie na śniegu. Posiadacze takiego ogumienia nie muszą troszczyć się o zakup dwóch kompletów opon lub kół, o przechowywanie jednego z kompletów oraz o zaplanowanie dwa razy w roku wymiany ogumienia.

Z testów prezentowanych przez branżowe portale motoryzacyjne można wywnioskować, że opony wielosezonowe zimą przegrywają konkurencję z podobnej klasy zimówkami, latem zaś z oponami letnimi. W obu przypadkach chodzi o porażki na pozór nieznaczące. Jednak różnica np. 2 metrów przy drodze hamowania może czasami zdecydować o tym, czy dojdzie do stłuczki, co warto uwzględnić przy decyzji o zakupie opon oraz przy zachowaniu ostrożności na ulicach.

Jak wybrać odpowiednie dla siebie ogumienie? Każda nowa opona posiada nalepkę informacyjną, z której dowiemy się, jaką przyczepność zapewnia ona na mokrej nawierzchni, jaki ma opór toczenia i jaki generuje hałas. By jednak dowiedzieć się czegoś o zachowaniu opony na śniegu, trzeba sięgnąć do niezależnych testów.

## **Bieżnikowane i używane**

Gdy polscy kierowcy zaczęli doceniać zalety opon zimowych, sporą popularnością cieszył się rynek wtórny i używane opony np. ze Skandynawii lub z Niemiec.

- Dziś moi klienci już zdecydowanie rzadziej decydują się na zakup opon używanych. Dzieje się tak m.in. dlatego, że nowe opony, zwłaszcza te w większych rozmiarach, stały się teraz tańsze niż przed kilku laty - tłumaczy właściciel serwisu wymiany opon. - Wśród klientów, którzy zużyte opony wymieniają na nowe, blisko 90 proc. decyduje się towary z dolnej i średniej półki cenowej, natomiast mało kto sięga po tzw. klasę premium - dodaje.

Żywotność opon można wydłużać dzięki bieżnikowaniu. Zabieg w uproszczeniu nadaje zużytej oponie wygląd i niektóre cechy nowej.

Kilku moich klientów pochwaliło się, że na niemieckich stacjach benzynowych udało im się kupić nowe opony taniej niż w Polsce. Nawet nie wiedzieli przy tym, że skusili się na opony z odzysku. W Polsce także kilka firm wciąż zajmuje się bieżnikowaniem i sprzedają opon do samochodów osobowych. Na dużo większą skalę takie usługi wykonuje się do samochodów ciężarowych i ich nacze - stwierdza właściciel zielonogórskiego serwisu wymiany opon.

- Jak dowiadujemy się z raportu Ernst&Young pt. "Społeczno-ekonomiczny wpływ bieżnikowania opon ciężarówek w Europie" długość życia niskokosztowych importowanych opon dla ciężarówek wynosi ok. 120 tys. km, podczas gdy wyprodukowane w Europie droższe opony mogą być bieżnikowane dwa razy, co wydłuża ich stosowanie do ok. 660 tys. km. Może to powodować, że koszt tańszych w zakupie importowanych opon z niskiego segmentu stanie się w rzeczywistości znacznie wyższy w przeliczeniu na kilometr niż zakup, używanie, a następnie bieżnikowanie opon z wyższej półki - zauważa Bartosz Grejner, analityk rynkowy serwisu Cinkciarz.pl.

## **Ogromna skala produkcji i coraz większy import z Chin**

Zapotrzebowanie na nowe opony stale rośnie. - Produkcja w Unii Europejskiej zwiększyła się w latach 2009-2016 o ok. 38 proc., wg danych ETRMA, choć w ostatnich latach tempo wzrostu produkcji ustabilizowało się na poziomie nieco poniżej 2 proc. Wolumenowo w 2016 r. produkcja w UE wyniosła 4,94 mln ton, w porównaniu do 5,1 mln ton w 2007 r., sprzed kryzysu finansowego - wylicza Bartosz Grejner, analityk rynkowy Cinkciarz.pl.

Jak niemal w każdej dziedzinie handlu, tak też tutaj na europejski rynek przebijają się producenci z Azji. - W latach 2009-2016 import opon dla pojazdów osobowych do Unii Europejskiej, według danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon (ETRMA), wzrósł o ok. 50 proc. Znacznie szybszy wzrost odnotowano dla importu z Chin, który wzrósł w tym okresie dwukrotnie, stanowiąc w 2016 r. blisko połowę ogólnie sprowadzanych opon - podkreśla analityk Cinkciarz.pl. - W analogicznym przedziale czasu import opon z Chin dla autobusów i samochodów ciężarowych wzrósł aż czterokrotnie, by w 2016 r. stanowić nieco ponad 60 proc. wszystkich importowanych opon - mówi analityk Cinkciarz.pl.