



POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU OPONIARSKIEGO

## RAPORT

# Badanie opinii publicznej na temat świadomości znaczenia opon dla bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska



Badanie dla Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego

Październik 2013



## WSTĘP

---

Kiedy zakładaliśmy w połowie roku Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego wiedzieliśmy, że jednym z naszych celów jest uświadamianie kierowców o dużym znaczeniu opon dla bezpieczeństwa na drogach. Nie mieliśmy jednak empirycznego dowodu, jak ta świadomość wygląda. Dlatego pierwszym zadaniem po powstaniu związku było przeprowadzenie tego badania.

Dla przeciętnego kierowcy opona wciąż jest kawałkiem gumy na kołach, który w ogólnej świadomości nie jest utożsamiany ani z wysoką technologią, ani jako pierwszorzędny element bezpieczeństwa. I choć kilkanaście lat edukowania użytkowników przynosi efekty, to jednak wciąż można spotkać nieodosobnione opinie, że opona ma po prostu jeździć i nic specjalnego nie wnosi do poruszania się samochodem.

Nasze badanie pokazuje, że Polacy nie doceniają codziennego znaczenia opon i mają małą świadomość prawidłowego ich użytkowania oraz ich wpływu na bezpieczeństwo jazdy i koszty. Kiedy jedziemy samochodem czy motocyklem, to przecież od styku powierzchni opony z podłożem zależy nasze zdrowie i życie oraz właściwości jezdne pojazdów. Bez względu na to, jakiej klasy jest samochód, cała moc silnika i siła systemów hamowania jest przenoszona na część opony, której powierzchnia styku z nawierzchnią jezdni jest wielkości pocztówki. Dlatego jakość opon ma tak duży wpływ na jakość jazdy.

W badaniu tym chcieliśmy także poznać wiedzę Polaków nt. etykiet na oponach oraz świadomość ekologiczną związaną z postępowaniem ze zużytymi oponami. Wyniki, które prezentujemy poniżej, sprawiają, że misja PZPO, jaką jest poprawa świadomości kierowców na temat użytkowania opon, została dobrze określona.

**Armand Dahi**

*Prezes Zarządu*

**Piotr Sarnecki**

*Dyrektor Generalny*



## OGÓLNE WNIOSKI

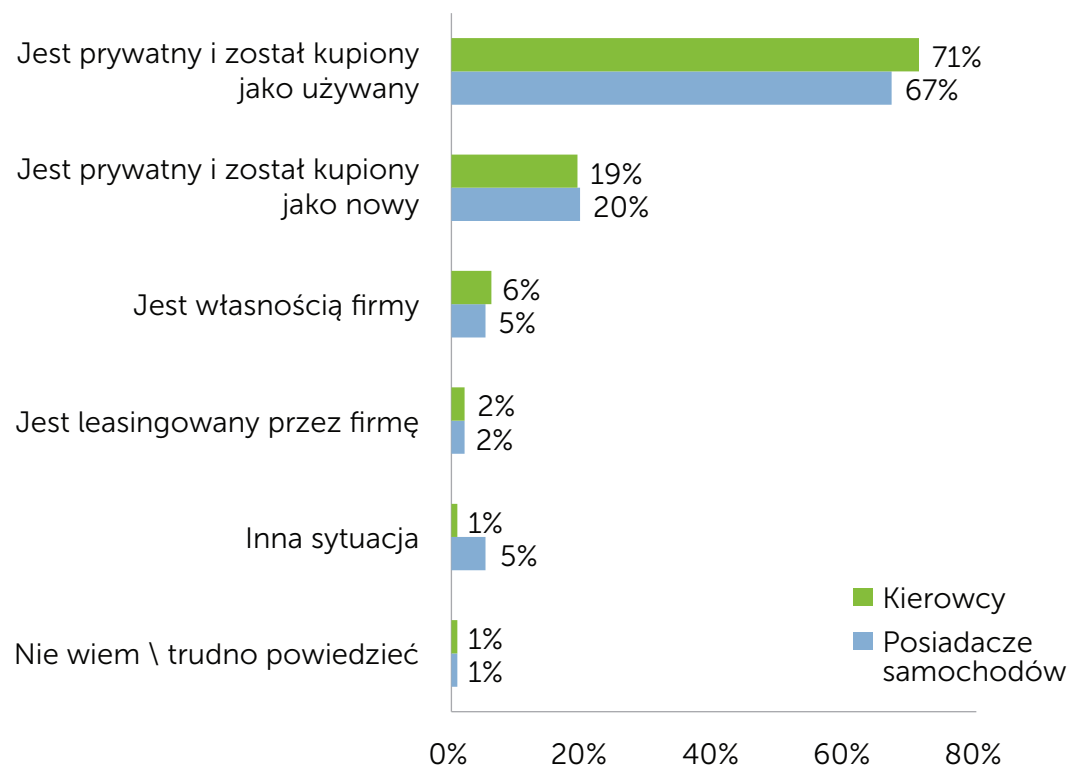
---

- **Polacy nie doceniają codziennego znaczenia opon i mają małą świadomość prawidłowego ich użytkowania oraz ich wpływu na bezpieczeństwo jazdy i koszty.**
- **32%** respondentów wymienia opony na trzecim miejscu jako element pojazdu wpływający na bezpieczeństwo jazdy. Znaczenie opon jest jeszcze wyższe wśród kierowców (**39%** wskazań), którzy wymieniają opony już na drugim miejscu w kolejności.
- Kierowcy mają świadomość użytkowania opon letnich w lecie i zimowych w zimie – **92%** zmienia opony sezonowo, kolejne **6%** używa opon catorocznych. Niezmienianie opon motywowano najczęściej rzadkim użytkowaniem samochodu zimą.
- Jedynie **co czwarty** badany ma świadomość, że opony trzeba zmieniać na zimowe, gdy temperatura spadnie poniżej 7 stopni. Wśród kierowców opinię tę podziela **33%**.
- Tylko **39%** sprawdza ciśnienie przy okazji tankowania, ewentualnie wizyt w serwisie lub przy wymianie opon. Informacji o prawidłowym ciśnieniu w oponach respondenci szukają przede wszystkim w miejscu wymiany opon, serwisie, punkcie wulkanizacyjnym, ale aż **co czwarty** badany ma z tym kłopot.
- **41%** wie, że zbyt niskie ciśnienie w oponach skutkuje gorszą kontrolą kierowcy nad pojazdem, **21%** szybszym zużyciem opon, a **17%** większym zużyciem paliwa. Ponadto **72%** badanych zdaje sobie sprawę, że opona nie nadaje się do dalszego użytkowania kiedy ma zbyt płytki bieżnik.
- Zużyte opony kierowcy zostawiają najczęściej w serwisie, rzadziej oddają do utylizacji lub zostawiają w sklepie, w którym kupili nowe. Jednocześnie badani uważają, że zużyte opony powinny być oddawane do utylizacji w specjalnym punkcie. Tylko **3%** wyrzuca opony do zwykłego śmietnika – świadczy to o dość wysokiej świadomości ekologicznej.
- Jedynie **co dziesiąty** badany słyszał o nowym obowiązku umieszczania dodatkowych informacji na oponach (etykietach), większość jednak nie potrafiła powiedzieć, jakie to muszą być informacje.



## STATUS POJAZDU

Proszę powiedzieć, czy główny pojazd, który Pan(i) użytkuje:



Zdecydowana większość użytkowanych pojazdów (**ponad 2/3**) to samochody prywatne, które zostały kupione jako używane, **co piąty** samochód kupiono jako nowy (z salonu).

Do użytkowania samochodów służbowych przyznało się łącznie mniej niż **10%** badanych.

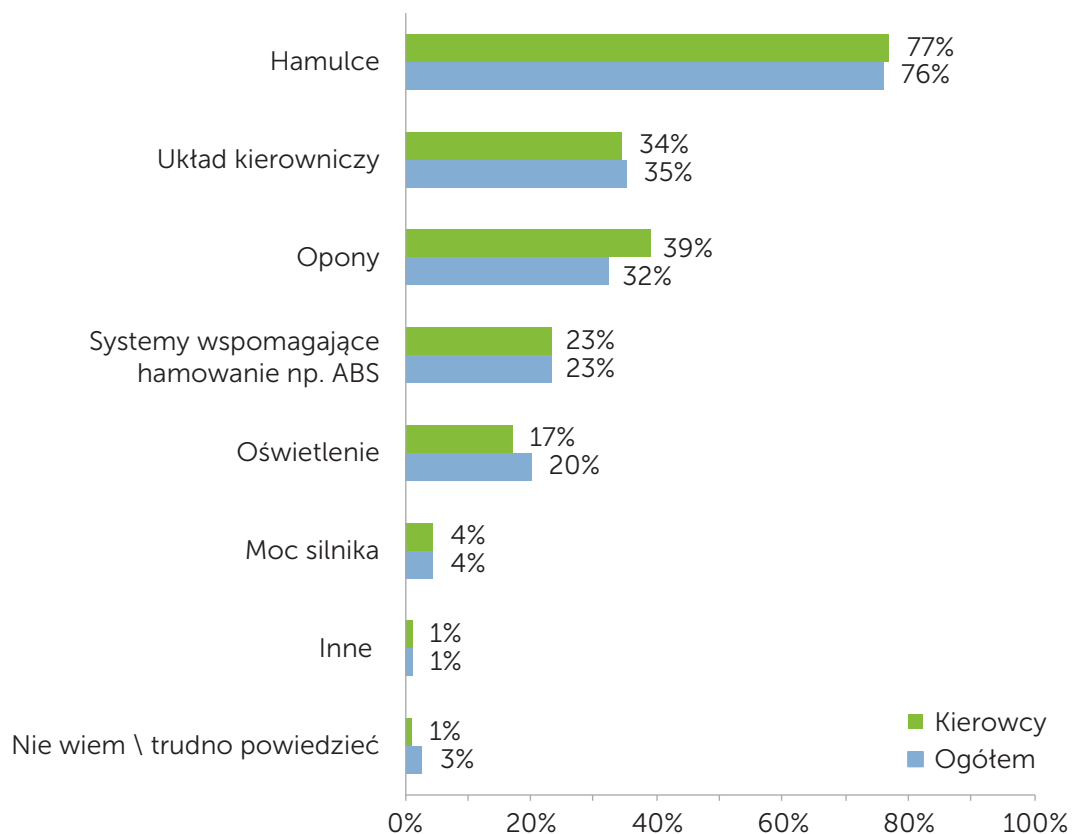
Nie zaobserwowano istotnych różnic między kierowcami (jeżdżącymi regularnie) i pozostałymi posiadaczami samochodów.

N=640



## ELEMENTY POJAZDU ODPOWIEDZIALNE ZA BEZPIECZEŃSTWO

Odczytam teraz Panu(i) kilka elementów pojazdu. Proszę powiedzieć, które z nich Pan(i) zdaniem są w największym stopniu odpowiedzialne za bezpieczeństwo jazdy? (max 2 odpowiedzi)



Według respondentów elementem wyposażenia wpływającym w największym stopniu na bezpieczeństwo jazdy są hamulce (76% wskazań). Kolejne miejsca w rankingu zajęły: układ kierowniczy (35%) oraz opony (32%), przy czym świadomość znaczenia opon jest wyższa wśród kierowców (39%). Co czwarta osoba wymieniła systemy wspomagające hamowanie a co piąta oświetlenie.

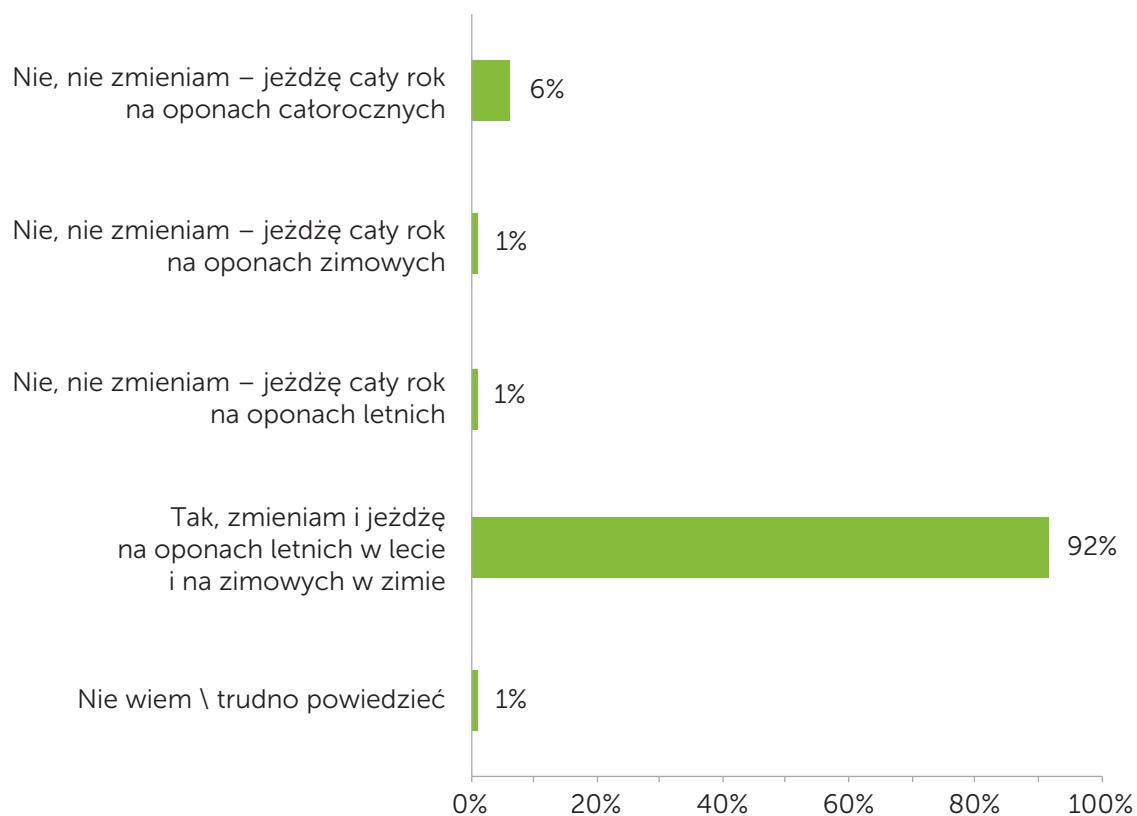
N=1000

N=548



## ZMIANA OPON

Czy zmienia Pan(i) opony w samochodzie i jeździ na oponach letnich latem i na zimowych zimą?



**92%** kierowców deklaruje zmienianie opon w ciągu roku i użytkowanie opon letnich w lecie a zimowych w zimie.

**6%** kierowców użytkuje opony catoroczne.

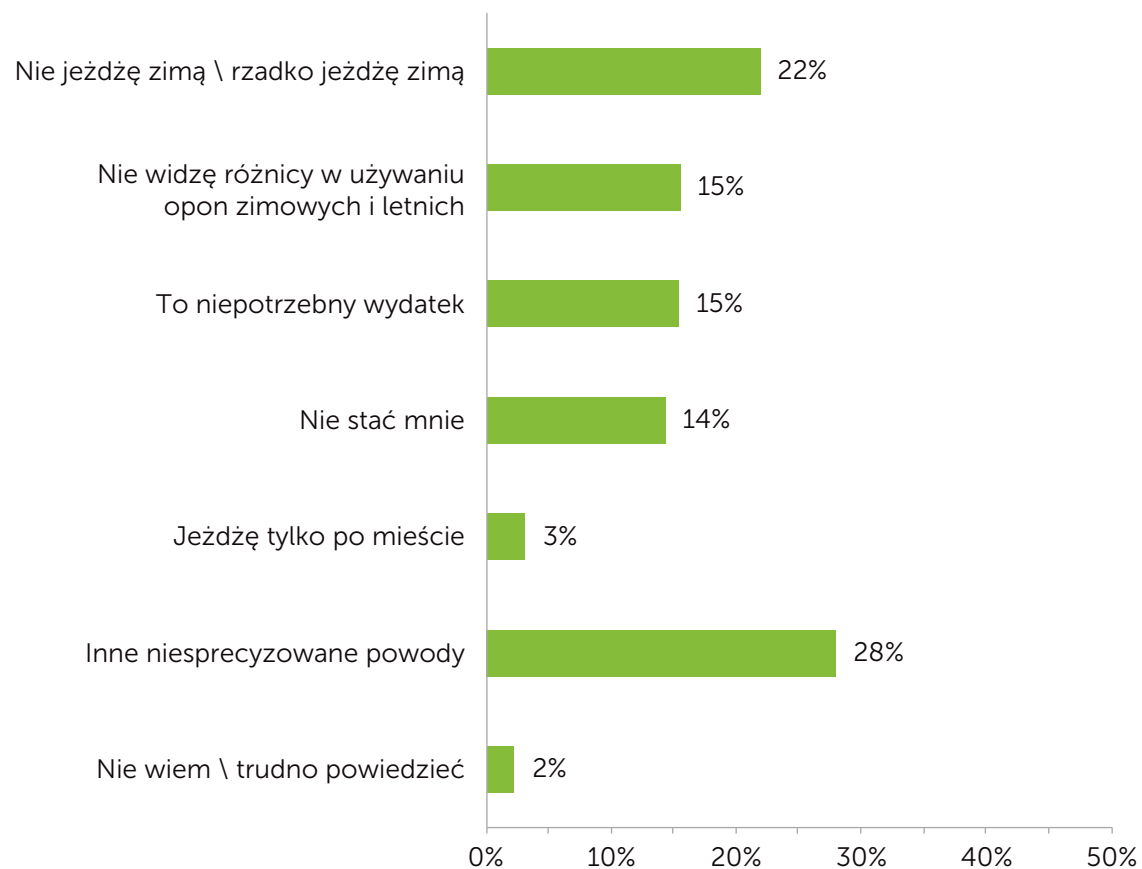
**2%** kierowców nie zmienia opon.

N=548



## POWODY NIE ZMIENIANIA OPON

A dlaczego nie zmienia Pan(i) opon na zimowe?  
Proszę podać najważniejszy powód:

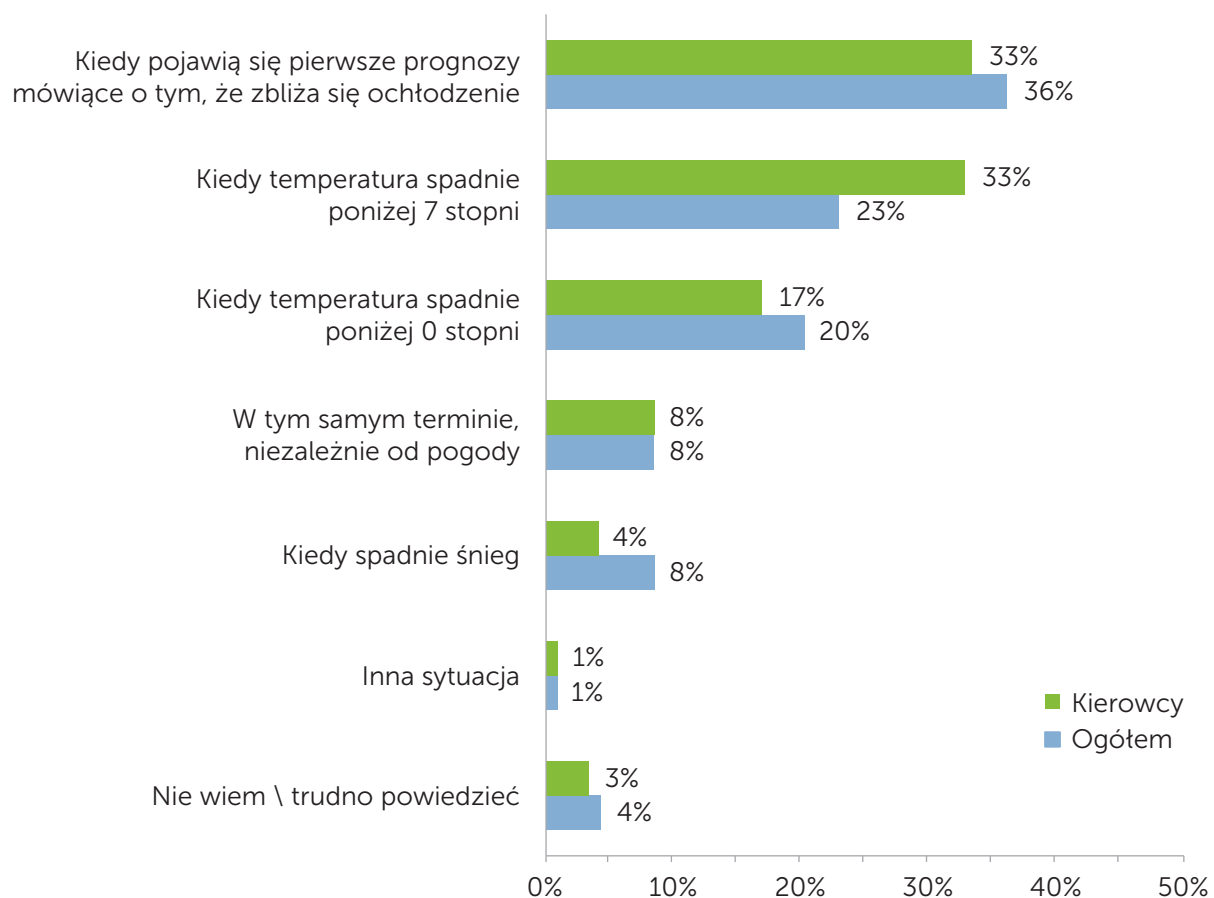


Kierowcy zapytani, dlaczego nie zmieniają opon, jako powody podają najczęściej fakt, że w ogóle nie jeżdżą zimą. Dodają również, że nie widzą różnicy w użytkowaniu opon letnich i zimowych oraz że jest to niepotrzebny wydatek.



## PORA ZMIANY OPON NA ZIMOWE

A czy wie Pan(i), kiedy powinno się zmieniać opony na zimowe?



Co trzeci respondent uważa, że zmiana opon na zimowe powinna nastąpić w momencie, kiedy pojawią się pierwsze prognozy mówiące o ochłodzeniu. 23% twierdzi (zgodnie z zaleceniami producentów), że opony można zmieniać, kiedy temperatura spadnie poniżej 7 st. C (wśród kierowców jest to istotnie więcej – aż 33%). Co piąty badany błędnie uważa, że właściwy moment jest wtedy, kiedy temperatura spadnie dopiero poniżej 0 stopni (wśród kierowców jest to 17%).

N=1000

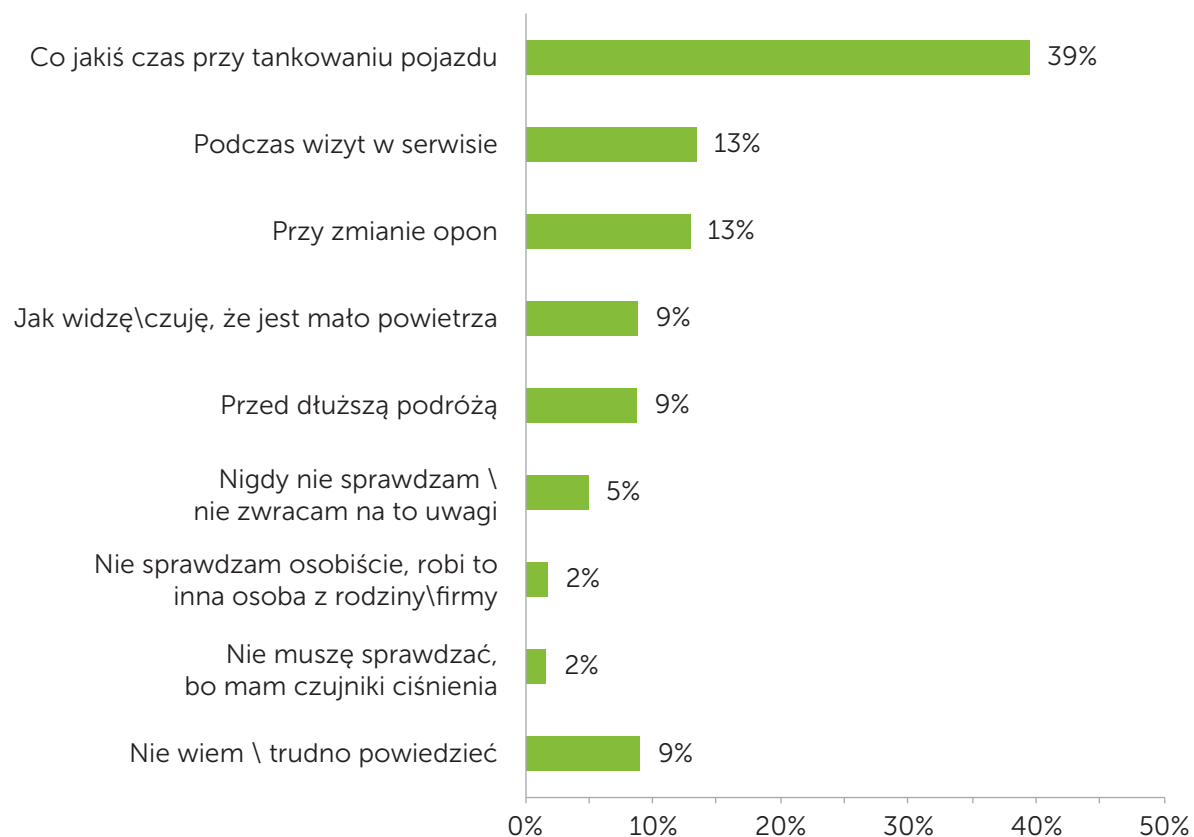
N=548





## CZĘSTOTLIWOŚĆ SPRAWDZANIA CIŚNIENIA

*Jak często sprawdza Pan (i) ciśnienie w oponach w swoim samochodzie?*



Tylko **39%** kierowców sprawdza ciśnienie w kołach przy okazji tankowania (co jakiś czas). Po **13%** wskazuje na wizytę w serwisie i tyle samo na zmianę opon, zaś **9%** przed dłuższą podróżą.

Co dziesiąty kierowca sprawdza ciśnienie dopiero wtedy, kiedy „czuje, że jest mało powietrza”, a **5%** nie robi tego nigdy(!).

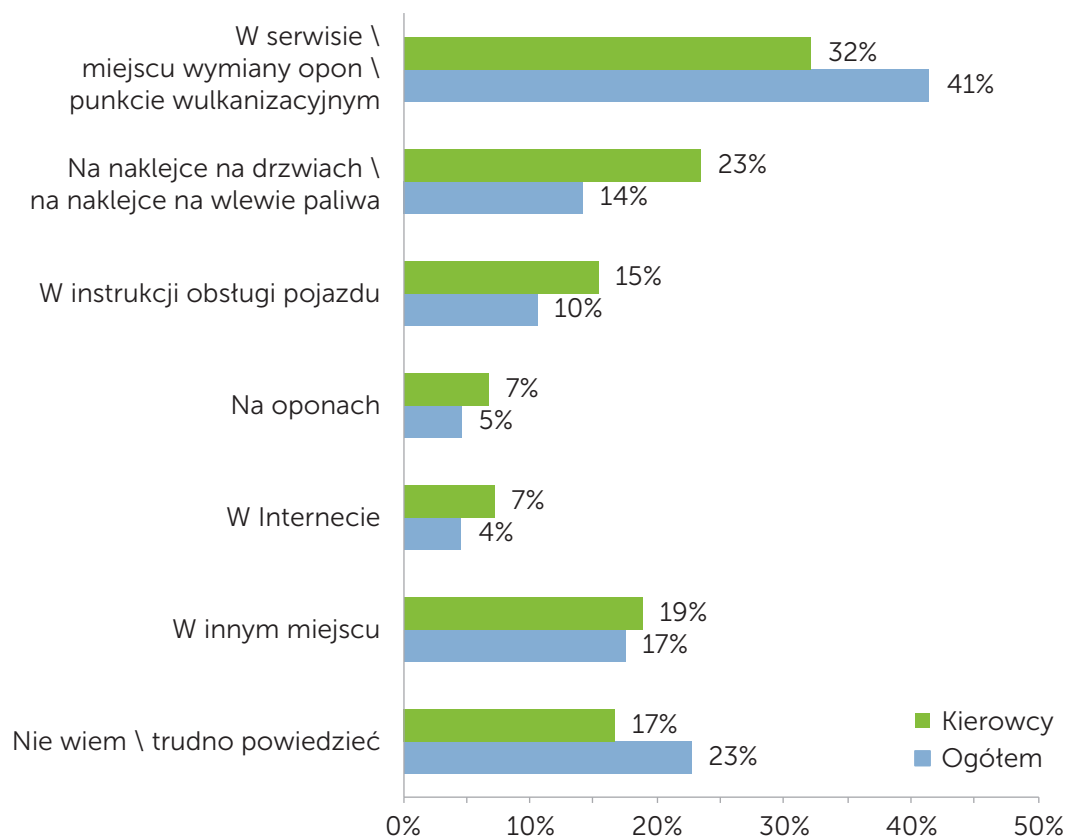
Naszym zdaniem wprowadzenie w UE obowiązku montowania czujników monitorujących ciśnienie w oponach poprawi sytuację a kierowcy będą bardziej świadomi dbania o prawidłowe ciśnienie.

N=548



## PRAWIDŁOWE CIŚNIENIE

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



Informacji o prawidłowym ciśnieniu w oponach respondenci szukają przede wszystkim w miejscu wymiany opon, serwisie, punkcie wulkanizacyjnym (ogółem **41%**), zaś kierowcy znacznie częściej wskazują oznaczenia na drzwiach / wlewie paliwa lub na instrukcję obsługi pojazdu.

Niestety, jeżeli aż **32%** kierowców szuka informacji o prawidłowym ciśnieniu w serwisie, może to oznaczać, że nie sprawdzają ciśnienia regularnie.

**Co czwarty** badany nie potrafi wskazać miejsc, gdzie szukać tej informacji.

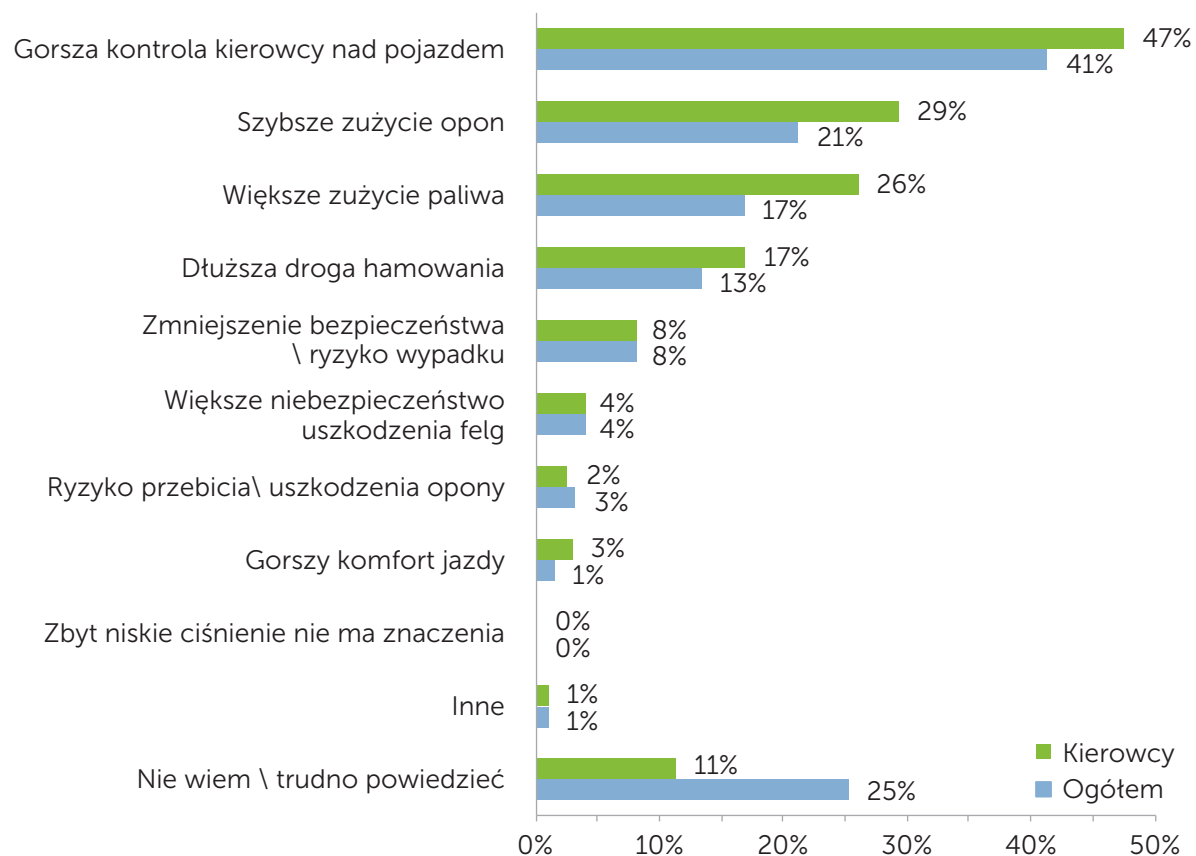
N=1000

N=548



## KIEDY CIŚNIENIE JEST ZBYT NISKIE..

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



Świadomość konsekwencji związanych ze zbyt niskim ciśnieniem w oponach jest umiarkowana – badani wskazują, że skutkuje to gorszą kontrolą kierowcy nad pojazdem (41%), szybszym zużyciem opon (21%), większym zużyciem paliwa (17%), a także dłuższą drogą hamowania (13%).

Dla każdego z powyższych zagrożeń świadomość wśród kierowców jest o kilka punktów procentowych wyższa. To od powierzchni styku opony z podłożem, która jest **wielkości pocztówki**, zależy nasze zdrowie i życie. Niezależnie od klasy samochodu.

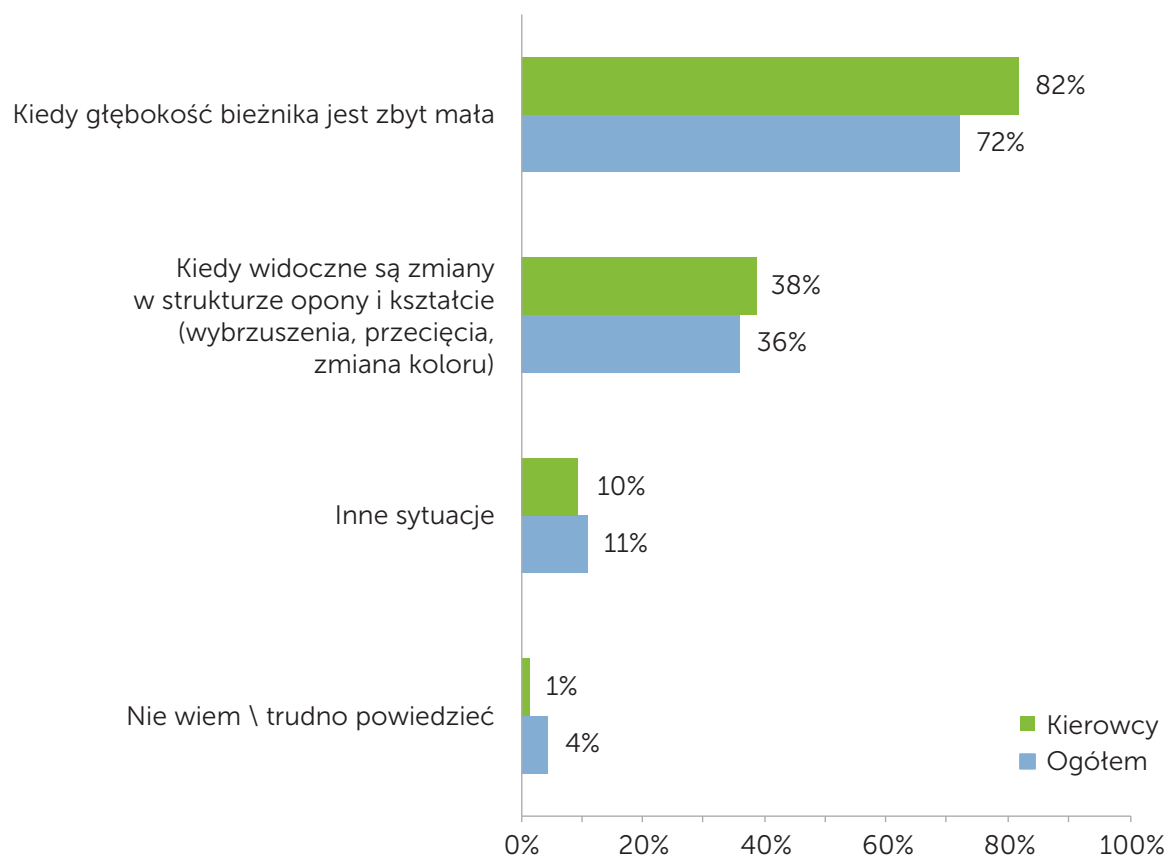
N=1000

N=548



## ZUŻYCIE OPON

Kiedy Pana(i) zdaniem opona nie nadaje się dalej do użytkowania?



Wysoka jest świadomość badanych dotycząca zużycia opon. **72%** zdaje sobie sprawę, że opona nie nadaje się do dalszego użytkowania, kiedy ma zbyt płytki bieżnik (wśród kierowców jest to **82%**).

Co trzeci respondent wie również, że opona nie nadaje się do użytkowania w sytuacji, kiedy ma widoczne zmiany w strukturze i kształcie opony.

Zgodnie z prawem min. głębokość bieżnika to **1,6 mm**. Dla opon zimowych zalecamy jednak min. **4 mm**, żeby opona zachowała swoje właściwości.

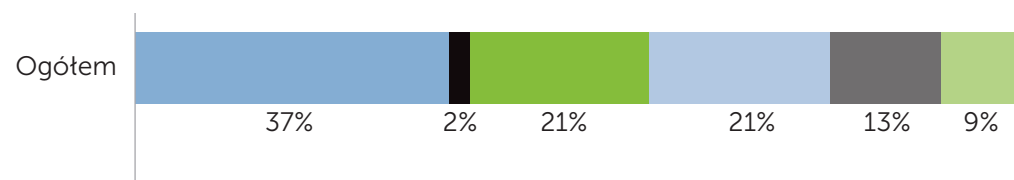
N=1000

N=548

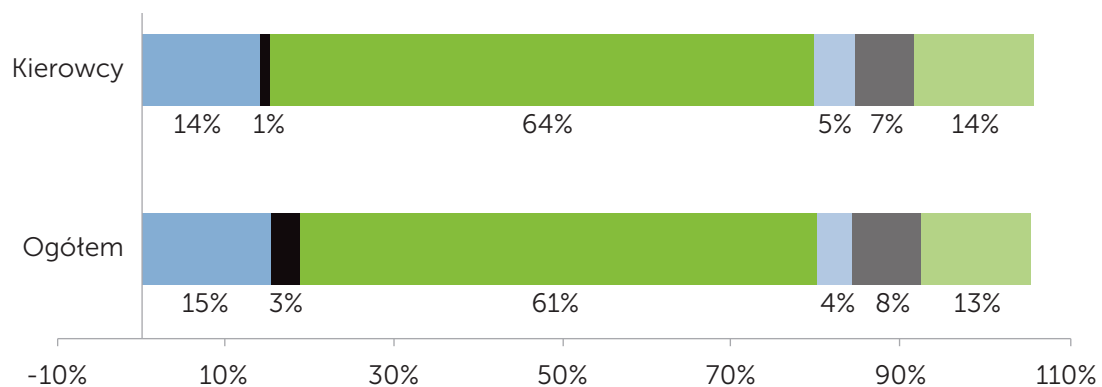


## POSTĘPOWANIE ZE ZUŻYTYMI OPONAMI

Co Pan(i) robi ze zużytą oponą?



A co powinno się robić ze zużytą oponą?



- Zostawić w serwisie
- Wyrzucić do zwykłego śmietnika
- Oddać do utylizacji w specjalnym punkcie
- Zostawić sklepie gdzie kupiłem nowe opony
- Użyć w inny sposób
- Trudno powiedzieć

Zużyte opony kierowcy zostawiają najczęściej w serwisie. Rzadziej oddają do utylizacji lub zostawiają w sklepie, gdzie kupili nowe. Świadomość związana z ochroną środowiska jest stosunkowo wysoka – tylko 2% wyrzuca zużyte opony do zwykłego śmietnika.

Jednocześnie większość badanych (blisko 2/3) uważa, że zużyte opony powinny być oddawane do utylizacji w specjalnym punkcie.

Świadomość wśród kierowców nie odbiega od średniej dla całej populacji.

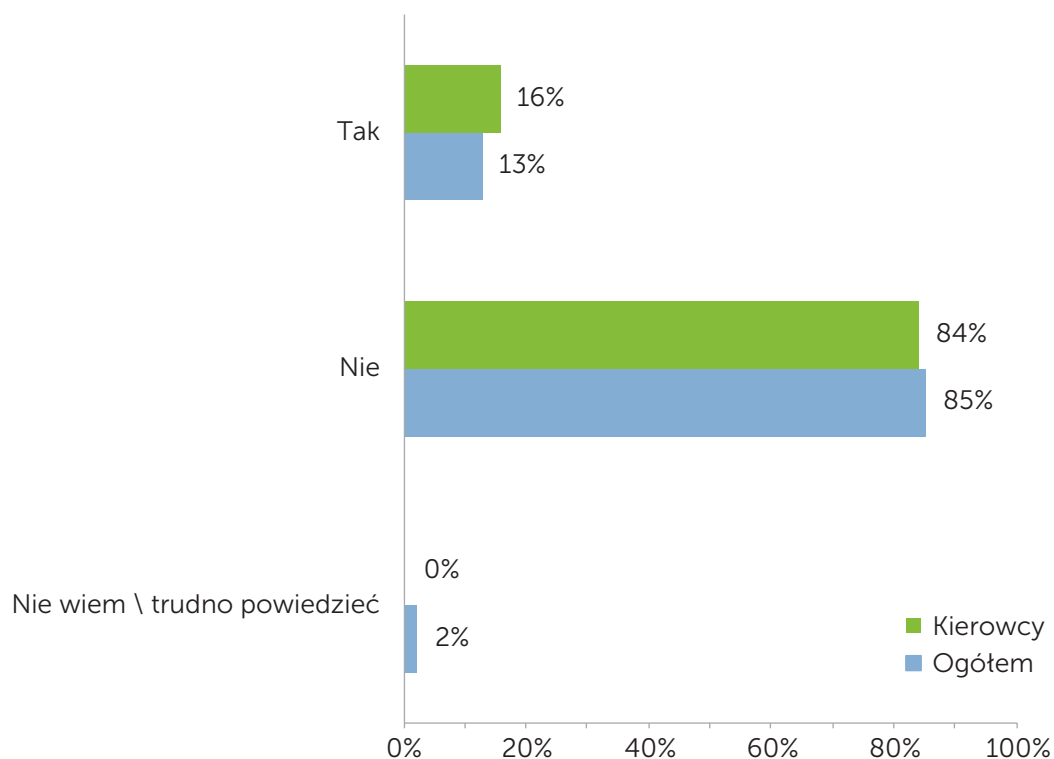
N=1000

N=548



## ETYKIETY INFORMACYJNE NA OPONACH

Czy słyszał(a) Pan(i) o tym, że od listopada 2012 r. w Unii Europejskiej wprowadzony jest obowiązek umieszczania etykiet informacyjnych na oponach?



Tylko **13%** respondentów słyszało o obowiązku umieszczania nowych, dodatkowych informacji na oponach, niewiele wyższa jest świadomość tych informacji wśród kierowców.

Obowiązek etykietowania opon przez producentów wszedł w życie 11/2012. Na etykiecie są informacje dotyczące poziomu efektywności paliwowej, hamowania na mokrym oraz głośności zewnętrznej.

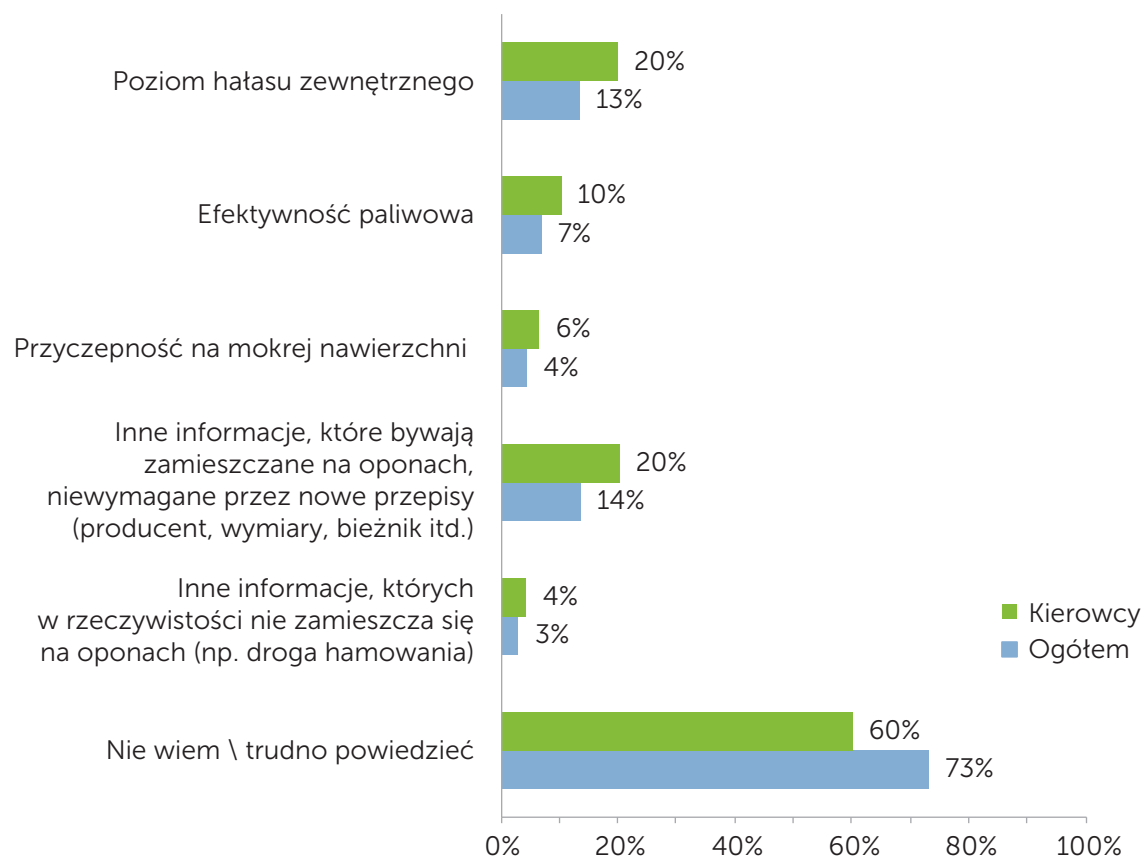
N=1000

N=548



## CECHY OPONY PODAWANE NA ETYKIETACH

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



Aż **73%** badanych nie potrafi wskazać, jakie nowe informacje są obecnie wymagane na etykietach opon (wśród kierowców **60%**).

Osoby, które wiedzą o obowiązku umieszczania nowych informacji na oponach, wymieniają najczęściej, że jest to poziom hałasu (**13%**), efektywność paliwowa (**10%**) oraz przyczepność (**4%**). Świadomość wśród kierowców jest nieco wyższa.

N=1000

N=548



## NOTA METODOLOGICZNA

---

**Cel badania:** Poznanie opinii populacji generalnej na temat znaczenia opon dla bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

**Technika badawcza:** Badanie telefoniczne z zastosowaniem techniki CATI (*Computer Assisted Telephone Interviewing*).

**Próba badawcza:** Wywiady przeprowadzone zostały na ogólnopolskiej, reprezentatywnej próbie N=1000 Polaków w wieku 18+. W badaniu wydzielono podpróbę kierowców do osobnych analiz o wielkości N=548 (kierowców zdefiniowano jako osoby posiadające prawo jazdy i użytkujące samochód minimum raz w miesiącu).

Podczas realizacji wykorzystano losowo wygenerowane numery stacjonarne i komórkowe w stosunku 50/50.

Odpowiednie warstwowanie próby wg. cech demograficznych respondentów i ich miejsca zamieszkania (na podstawie danych GUS) gwarantuje reprezentatywność uzyskanych wyników.

**Stratyfikacja próby objęta:** płeć (2), wiek (5), wykształcenie (4), wielkość miejscowości zamieszkania (9) oraz województwo (16). Te same parametry zostały uwzględnione przy ważeniu post-stratyfikacyjnym danych, dodatkowo przy ważeniu brano pod uwagę fakt posiadania prawa jazdy przez respondentów. Ważenie miało charakter iteracyjny (RIM-weighting).

**Średni efektywny czas wywiadu:** 7,8 minut.

**Termin realizacji:** Badanie przeprowadzono w dniach 27 września – 9 października 2013 roku.





## METODOLOGIA – INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE (1)

---

**Zleceniodawca projektu:** Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego

**Nazwa agencji badawczej realizującej projekt:** MillwardBrown SA

Projekt badawczy został zrealizowany zgodnie z międzynarodowymi standardami

**Cele projektu:** Poznanie opinii populacji generalnej 18+ na temat znaczenia opon dla bezpieczeństwa jazdy i świadomości ekologicznej w odniesieniu do opon

**Opis badanej populacji:** Populacja ogólnopolska 18+ warstwowana ze względu na płeć, wiek, wykształcenie i klasę wielkości miejscowości oraz województwo

**Wielkość próby:** Próba efektywna N=1000

**Termin terenowej realizacji badania:** 27 września – 9 października 2013 roku

**Metoda doboru próby i respondentów:** Próba losowo-kwotowa, mix telefony stacjonarne / komórki

**Metoda zbierania danych:** CATI

**Response rate:** w badaniu wyniósł 7,9%. Response rate to iloraz liczby zrealizowanych wywiadów do wielkości podanej próby pomniejszonej o liczbę przypadków niekwalifikujących się do próby (czyli takich, co do których mamy pewność – lub uzasadnione przypuszczenie – że nie istnieją bądź też nie wchodzi w skład badanej populacji)

**Metoda gratyfikacji respondentów:** nie dotyczy

**Liczba ankietowanych pracujących przy projekcie:** 104

Przebieg badania (technika CATI) jest bezpośrednio monitorowany przez grupę doświadczonych supervisorów. Do obowiązków supervisorów należy bieżąca kontrola pracy ankietowanych na sesji tj. monitorowanie rozmów, obserwacja poprawności przebiegu sesji zarówno od strony technicznej jak i merytorycznej, śledzenie statystyk w poszczególnych projektach, śledzenie statystyk ankietarskich, a także bieżąca korekta ewentualnych uchybień i reagowanie na sytuacje nieprzewidziane. Średnio na sesji przypada 15 ankietowanych na jednego supervisora. Supervisorzy są zobowiązani do kontroli co najmniej 5% realizacji próby, co jest raportowane w zbiorczym zestawieniu kontrolnym dla każdego z realizowanych projektów. Kontrola pojedynczego przypadku obejmuje przynajmniej 75% całkowitego czasu trwania wywiadu. W trakcie kontroli pojedynczego przypadku Supervisor dokonujący oceny zobowiązany jest do weryfikacji Ankietera w konkretnych obszarach. Głos, artykulacja i dykcja, tempo mówienia, dokładność i rozumienie treści, zaangażowanie, swoboda wypowiedzi, kontakt z respondentem (dopytywanie, bierne słuchanie), poprawność zapisu odpowiedzi.



## METODOLOGIA – INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE (2)

---

**Materiały wykorzystywane w badaniu:** kwestionariusze, wszystkie materiały które były prezentowane respondentom w trakcie wywiadu (np. karty, grafiki itd.) oraz inne materiały związane ze zbieraniem danych (np. pliki video, audio itd.) – nie dotyczy

Ważenie danych – w badaniu dokonano ważenia poststratyfikacyjnego z uwzględnieniem rozkładu terytorialnego (klasy wielkości miejscowości) oraz rozkładu płci, wieku w 5 kohortach oraz wykształcenia w 4 kohortach. Ważenie miało charakter iteracyjny (RIM-weighting).

**Procedura przepisywania i szacowania braków danych:** nie dotyczy

**Informacja o dokładności wyników badania:** dla zastosowanej w badaniu próby losowo-kwotowej maksymalny błąd pomiaru dla wielkości N=1000 wynosi 3,2%

Część prezentowanych wyników to dane dla podgrupy kierowców – dla tych analiz wielkość podgrupy do N=548 przypadków

### DODATKOWE INFORMACJE (zgodność z normą ISO 20252)

- Wszystkie projekty badawcze realizowane przez Millward Brown SA są zgodne z Kodeksem postępowania w dziedzinie badań rynkowych i społecznych – ICC/ESOMAR oraz z Normą ISO 20252.
- Millward Brown (SMG/KRC Poland Media S.A.) zastrzega, że wszelkie ujawnione w treści oferty informacje dotyczące znaków towarowych, technologii, metodologii, produktów objętych ofertą, rozwiązań technicznych itp., jak również informacje dotyczące cen stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z 1993 roku o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.
- Wszystkie prawa zastrzeżone. Niniejszy dokument zawiera poufne i zastrzeżone informacje Millward Brown SA.