

# Nowe etykietowanie opon od 2028 roku?

data aktualizacji: 2026.04.25



**Udoskonalone etykietowanie opon jest kolejnym wyzwaniem UE, który nabiera kształtów, odkąd Politechnika Gdańska została liderem projektu ECOLABEL. 12 maja 2026 r. odbędzie się seminarium inauguracyjne projektu nowej metodyki badań ogumienia.**

Prace nad projektem udoskonalonej etykiety potrwać do 31 grudnia 2028 r. Pierwsze szczegóły projektu badawczego poznamy już 12 maja br. Tego dnia w godzinach 14:00-16:30 odbędzie się seminarium inauguracyjne projektu. Spotkanie zostanie przeprowadzone w formule hybrydowej w Aarau (Szwajcaria) i online. W programie zaplanowano prezentację wniosków z wcześniejszych projektów STEER i ELANORE. Kolejna część spotkania poświęcona będzie zagadnieniom oporów toczenia, efektywności energetycznej oraz hałasu opon. Uczestnicy poznają również cele i metody realizacji projektu ECOLABEL.

Jak czytamy w komunikacie uczelni, „proekologiczne, zorientowane na konsumenta etykietowanie opon, udoskonalone w celu poprawy ich efektywności energetycznej i redukcji emisji hałasu do środowiska” to projekt prowadzony w ramach 2. Edycji Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy w latach 2024-2029. W skład konsorcjum wchodzi: Politechnika Gdańska, Grolimund + Partner AG (Szwajcaria) oraz EKKOM Sp. z o.o. (Polska).

## **Udoskonalanie zorientowane na konsumenta**

Etykietowanie opon w Unii Europejskiej zostało wprowadzone w 2012 roku, aby pomóc

konsumentom podejmować świadome decyzje zakupowe przy ich wymianie, dostarczając jasnych informacji o jakości opon w odniesieniu do trzech parametrów: efektywności paliwowej/energetycznej, przyczepności na mokrej nawierzchni oraz zewnętrznego hałasu toczenia.

Od 2021 roku obowiązek etykietowania został rozszerzony na opony do autobusów i samochodów ciężarowych. Nowe rozporządzenie wprowadziło również możliwość oznaczania, czy opony nadają się do użytkowania w trudnych warunkach śniegowych (symbol przyczepności na śniegu - płatek śniegu na tle gór) oraz w ekstremalnych warunkach klimatycznych (przyczepność na lodzie - symbol góry lodowej).

Dlaczego znowu potrzebne są zmiany? Po ponad dekadzie stosowania etykiet opon coraz częściej wskazuje się, że aktualne metody pomiarowe nie oddają rzeczywistych warunków eksploatacji. Obowiązujące procedury opierają się na testach prowadzonych w ściśle kontrolowanych warunkach.

- Hałas zewnętrzny opon mierzy się na specjalnych torach o bardzo cichej, znormalizowanej nawierzchni, która praktycznie nie występuje na drogach publicznych. Z kolei opór toczenia bada się w laboratoriach, gdzie opona toczy się po gładkim stalowym bębnie. W rzeczywistości zaś samochód porusza się po nawierzchni drogowej, najczęściej asfaltowej lub betonowej - podkreśla dr hab. inż. Piotr Mioduszewski, prof. uczelni, kierownik projektu ECOLABEL.

- Dodatkowo testy przeprowadzane są w temperaturach 20°C (hałas) i 25°C (opór toczenia), co nie odpowiada warunkom klimatycznym w Europie, gdzie średnia całoroczna temperatura powietrza wynosi około 9°C. A również opony zimowe (!) są testowane w tych temperaturach. Na wyniki wpływają także różnice w aparaturze pomiarowej stosowanej przez producentów opon, różnych pojazdach badawczych oraz doborze opon do testów. W efekcie liczne badania pokazują, że wartości podawane na etykietach mogą znacząco odbiegać od tych uzyskiwanych w rzeczywistym ruchu drogowym.

### **Coraz bliżej wdrożenia etykiety trzeciej generacji**

Etykieta „drugiej generacji” od 2021 roku uprościła klasy efektywności energetycznej, a zdecydowała o umieszczeniu piktogramu alpejskiego (3PMSF). Teraz, w ramach projektu zostanie opracowana nowa metodyka zakładająca przeniesienie wszystkich badań związanych z etykietowaniem do laboratoriów, gdzie opony będą testowane na bębnie wyposażonym w ściśle zdefiniowaną replikę referencyjnej nawierzchni drogowej. Naszym celem jest osiągnięcie 7. poziomu gotowości technologicznej (TRL 7 - demonstracji prototypu systemu w warunkach operacyjnych), rozpoczynając projekt z poziomu TRL 2 - określenie koncepcji technologii lub jej przyszłego zastosowania.

- Wierzimy, że wprowadzenie nowej metodyki etykietowania i klasyfikacji opon przyniesie korzyści w postaci zmniejszenia kosztów badań (o ponad 20%), skrócenia czasu certyfikacji (o ponad 30%) oraz wzrostu zainteresowania konsumentów oponami z eko-etykietą (ponad 15% w ciągu 2 lat od wprowadzenia na rynek) - zaznacza prof. Mioduszewski.

### **Ambitne cele projektu**

Jak czytamy, projekt przyczyni się do bezpieczniejszej i bardziej zrównoważonej mobilności, umożliwiając konsumentom podejmowanie bardziej świadomych decyzji.

- Dzięki ulepszonemu etykietowaniu oraz większej przejrzystości parametrów środowiskowych projekt wspiera cele klimatyczne i sprzyja przejściu w kierunku bardziej ekologicznej konsumpcji. W dłuższej perspektywie korzyści społeczne obejmą zmniejszenie hałasu ruchu drogowego, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę jakości powietrza w miastach oraz wzmocnienie gospodarki o obiegu zamkniętym - dodaje kierownik projektu.

## **Harmonogram realizacji projektu**

Plan realizacji projektu zostanie rozłożony na cztery etapy, a pierwszy dotyczy identyfikacji najpopularniejszej nawierzchni drogowej w Europie i stworzenie jej modelu 3D, na podstawie którego powstaną repliki oraz publicznie dostępna metodyka ich wytwarzania. Potem trzeba będzie zrealizować pomiary hałasu i oporu toczenia na rzeczywistych nawierzchniach drogowych (Polska, Szwajcaria) oraz na ich replikach w warunkach laboratoryjnych. W trzecim etapie, pomysłodawców czeka wykonanie trzech wariantów replik nawierzchni referencyjnej i walidacja nowej metodyki poprzez badania drogowe i laboratoryjne. Ostatnie etap to analiza kosztów i korzyści nowej metodyki w porównaniu z obecną oraz ocena jej wpływu na środowisko.

Fot. Politechnika Gdańska

Źródło: