

UE nakłada środki antydumpingowe na chińskie opony

data aktualizacji: 2026.07.09



8 lipca 2026 roku weszły w życie nowe przepisy Unii Europejskiej nakładające ostateczne cła antydumpingowe na nowe opony sprowadzane z Chin. Decyzja ta opiera się na Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji Europejskiej 2026/1540, które opublikowano 6 lipca 2026 roku. To niewątpliwy sukces Koalicji zawiązanej przez producentów opon z Unii Europejskiej, która od lat składa formalne skargi, domagając się nakładania ceł wyrównawczych i antydumpingowych.

Koalicja Przeciw Nieuczciwemu Importowi Opon (ang. Coalition Against Unfair Tyre Imports) to związek producentów opon z Unii Europejskiej, którego głównym celem jest ochrona lokalnego rynku przed napływem dumpingowych i subsydiowanych produktów zagranicznych. Organizacja ta reprezentuje interesy unijnego przemysłu oponiarskiego i od lat składa formalne skargi do Komisji Europejskiej, domagając się nakładania ceł wyrównawczych i antydumpingowych.

Najnowsza taka skarga znalazła właśnie finał w postaci nowego przepisu Unii Europejskiej nakładającego ostateczne cła antydumpingowe na nowe opony sprowadzane z Chin. Decyzja ta opiera się na Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji Europejskiej 2026/1540, które opublikowano 6 lipca 2026 roku. Cła mają odtąd pomóc ustabilizować europejski sektor opon.

Przypomnijmy, że w maju 2025 roku, po oficjalnym wniosku koalicji, Komisja Europejska wszczęła szeroko zakrojone dochodzenie antydumpingowe. Organizacja wykazała, że import z Chin wzrósł od 2021 roku o 51%, a ceny azjatyckich produktów były o 30-65% niższe od kosztów ponoszonych przez unijnych wytwórców. Koalicja alarmowała, że ponad 90% importu z Chin zdominowało tzw. segment budżetowy (Tier 3), czyniąc lokalną produkcję najtańszych opon ekonomicznie nieopłacalną i

spychając unijne marki wyłącznie do segmentów premium.

Teraz rozporządzenie wykonawcze KE 2026/1540 wprowadziło cła antydumpingowe sięgające do 45,3% na nowe opony produkowane w Chinach do samochodów osobowych i lekkich pojazdów ciężarowych. Które chińskie marki szczególnie odczują środki antydumpingowe? To o tyle istotne pytanie, że „znaczne różnice w stawkach celnych między producentami mogą mieć wpływ na pozycję konkurencyjną firm działających na tym samym rynku, w tym europejskich i azjatyckich producentów z zakładami produkcyjnymi w Chinach” – czytamy we wtorkowym oświadczeniu KE.

Różne stawki ceł antydumpingowych

Shandong Yongsheng Rubber Group, producent budżetowy, został obciążony najwyższym cłem w wysokości 45,3%, podczas gdy 64 innych producentów otrzymało 24,4%. Wśród nich znalazły się chińskie fabryki globalnych marek, w których działają włoski Pirelli, amerykański Goodyear, niemiecki Continental i japoński Sumitomo.

Na markę Hankook nałożono najniższe cło (4,3%). Tak niskie obciążenie odzwierciedla współpracę firmę w trakcie dochodzenia oraz skuteczne przedstawienie argumentów prawnych i ekonomicznych. O czym mowa? Ano Hankook, wiodący globalny producent opon z siedzibą w Seulu w Korei Południowej, posiada zakłady produkcyjne w obu Amerykach, Azji i Europie, zaopatrując zarówno producentów oryginalnego wyposażenia, jak i rynek części zamiennych na całym świecie. Chińskie spółki Hankook – Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd i Hankook Tire China Co., Ltd – zostały wybrane przez Komisję Europejską do indywidualnego badania w ramach próby chińskich producentów eksportujących. Hankook zapłaci niższe cło (4,3%), ponieważ w pełni współpracował z Komisją Europejską podczas dochodzenia antydumpingowego i pomyślnie udowodnił brak rażącego zaniżania cen. Poza tym producent ten pozycjonuje swoje produkty w klasie Premium i Mid-range (to m.in. opony do aut elektrycznych), przez co ceny eksportowe z ich chińskich fabryk nie były tak drastycznie zaniżone, jak w przypadku budżetowych opon najtańszych marek.

Dla porównania, inne firmy, które współpracowały jedynie częściowo, otrzymały stawkę uśrednioną (24,4%). Z kolei podmioty, które odmówiły współpracy lub ukrywały dane (np. Shandong Yongsheng Rubber Group), zostały ukarane maksymalną stawką karną wynoszącą 45,3%. Dodajmy, że w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja wezwała zainteresowane strony do skontaktowania się z nią w celu wzięcia udziału w dochodzeniu. Niektóre firmy z Chin w ogóle nie były zainteresowane możliwością przedstawienia swych racji.

A jak w ogóle porównywano ceny opon? UE wybrała Turcję jako alternatywne źródło „niezakłóconych” cen, co skądinąd zostało zakwestionowane przez chińskich producentów opon oraz południowokoreańskie firmy Kumho Tire i Hankook. Komisja odrzuciła takie skargi i stwierdziła, że ceny krajowe w Chinach są zbyt zawyżone, aby mogły służyć jako punkt odniesienia, skoro nie jest tajemnicą, że w ramach „socjalistycznej gospodarki rynkowej” Pekin może ingerować w faktyczne koszty produkcji ogumienia.

Fot. Komisja Europejska

Źródło: