

# Tylko co czwarta opona trafia na oryginalne wyposażenie

data aktualizacji: 2026.07.11



**Aż 75% całej sprzedaży opon odbywa się na rynku zamiennym. A to oznacza, że decyzje zakupowe konsumentów w przemożnej mierze decydują o popycie na ogumienie w określonej cenie, jakości i wpływie tego typu części zamiennych na emisje dwutlenku węgla. A to o tyle istotne, że według najnowszych badań 90% emisji gazów cieplarnianych nie jest wynikiem produkcji ogumienia, ale właśnie okresu użytkowania produktu.**

Tylko co czwarta opona (25%) trafia na rynek UE na pierwsze wyposażenie, tj. do fabrycznie nowych pojazdów (OE). Opony montowane w nowych pojazdach wszelkiego typu, mają dużo mniejszy udział w realizacji ambitnych celów klimatycznych. 75% sprzedaży odbywa się na rynku opon zamiennych, gdzie producenci z UE stoją w obliczu silnej konkurencji cenowej ze strony opon importowanych.

Powyższe stanowi punkt wyjścia europejskiej organizacji skupiającej producentów opon. Tyres Europe apeluje w najnowszym komunikacie do Komisji Europejskiej, aby Ustawa o Akceleratorze Przemysłowym (IAA) lepiej odzwierciedlała strategiczną rolę opon w europejskim łańcuchu wartości w sektorze motoryzacyjnym.

## **Ustawa o Akceleratorze Przemysłowym**

Ten dokument (ang. Industrial Accelerator Act, IAA) zainicjowany przez Komisję Europejską w marcu 2026 roku, to de facto projekt rozporządzenia. Jego głównym celem jest wzmocnienie bezpieczeństwa gospodarczego UE, pobudzenie popytu na niskoemisyjne technologie oraz zmniejszenie zależności od importu, m.in. z Chin. Kluczowe założenia i mechanizmy aktu obejmują promowanie lokalnych technologii – służą temu wprowadzone kryteria (np. udział na poziomie 40%), które promują wykorzystanie europejskiej surowców, m.in. stali, cementu, a też czystych technologii i pojazdów elektrycznych w zamówieniach publicznych.

Dla pobudzenia gospodarki niskoemisyjnej istotne są mechanizmy wsparcia. Projekt IAA jest obecnie na etapie procedowania. Kluczowe ma być wprowadzenie definicji produktu „pochodzenia unijnego”. Tyres Europe apeluje, by dostrzec tu przemożną rolę opon w zwiększaniu efektywności energetycznej i redukcji emisji CO<sub>2</sub>, oraz by docenić bieżnikowanie zużytego ogumienia. W swoim najnowszym stanowisku Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy liczy, że Industrial Accelerator Act może pomóc w stworzeniu popytu na niskoemisyjne opony o wysokiej

wydajności wyprodukowane w Europie, jednocześnie wspierając konkurencyjność, dekarbonizację i odporność europejskiego łańcucha dostaw w sektorze motoryzacyjnym.

Rola opon w realizacji ambitnych celów jest ogromna, skoro najnowsza analiza oceny cyklu życia (Life Cycle Assessment - LCA) opon w Europie jednoznacznie wykazuje, że faza użytkowania generuje największy wpływ na środowisko, natomiast kluczem do zamknięcia obiegu jest zaawansowany odzysk materiałowy. Rocznie w Europie powstaje około 3,5 miliona ton zużytych opon. I co istotne, to nie produkcja opon jest największym obciążeniem dla środowiska. Około 90% emisji gazów cieplarnianych powstaje w okresie użytkowania produktu tego typu. A skoro rynek wymiany dominuje nad pierwszym montażem, to istotne są mechanizmy zachęcające konsumentów do świadomego działania, tj. wspierania założeń Ustawy o Akceleratorze Przemysłowym.

### **Kluczowe postulaty europejskich producentów ogumienia**

Tyres Europe wzywa teraz, by uznać opony za strategiczny element zarówno na rynku części zamiennych, jak i oryginalnego wyposażenia, aby skutecznie zwiększyć popyt na opony produkowane w UE. Organizacja podkreśla, że opony odgrywają kluczową rolę w wydajności i bezpieczeństwie pojazdów. Chociaż stanowią one zaledwie 2-3% wartości pojazdu, to odpowiadają za około 20-30% efektywności energetycznej. Te najlepsze poprawiają drogę hamowania o 20-30%, a niskie opory toczenia zapewniają znaczącą redukcję netto emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów spalinowych i hybrydowych, a także wydłużają żywotność baterii w pojazdach elektrycznych. To stąd żądanie rozszerzenie zakresu IAA na opony zamienne, które stanowią 75% całkowitego rynku opon.

Tymczasem, import części samochodowych z Chin wzrósł w ostatnich latach o około 4 miliardy euro. Wzrost ten był nierównomierny w poszczególnych komponentach, ale to właśnie opony odnotowały największy wzrost - import opon wzrósł o 195%, głównie za sprawą Chin. W rezultacie UE importuje obecnie znacznie więcej niż eksportuje, a różnica ta stale się powiększa. Według danych handlowych Tyres Europe, znajduje to odzwierciedlenie w gwałtownym spadku udziału w rynku producentów z UE. Udział w rynku opon do samochodów osobowych spadł z 71% w 2018 r. do 59,6% w 2025 r., a opon do samochodów ciężarowych i autobusów z 72% w 2018 r. do 60,8% w 2025 r. Ogółem producenci z UE stracili ponad 12% swojego udziału w rynku UE w ciągu siedmiu lat. Spadek ten jest spowodowany strukturalnymi niedogodnościami, w szczególności stale wyższymi kosztami energii i pracy.

Fot. Tyres Europe

Źródło: