

Są efekty restrykcji celnych UE

data aktualizacji: 2026.10.26



Unia Europejska nałożyła cła na chińskie opony ciężarowe i autobusowe już w 2018 roku, a z rozszerzeniem sankcji w lipcu 2026 roku na opony osobowe, da się zauważyć gwałtowny wzrost dostawców z regionu ASEAN. Na słabnącym udziale produktów z Chin najbardziej zyskują producenci z Tajlandii i Wietnamu. Do gry weszły też państwa o jeszcze niedawno marginalnym znaczeniu eksportowym, takie jak Kambodża.

Organizacja Tyres Europe opublikowała obszerny dokument, w którym prócz stanowiska producentów opon z Europy, znalazła się analiza unijnych instrumentów ochrony rynku. Organizacja wysunęła szereg postulatów, by jeszcze skuteczniej chronić miejsca pracy zatrudnionych w ponad 70 fabrykach opon. Przykładowo, reprezentatywne stowarzyszenia branżowe i dotknięci problemem producenci z UE muszą mieć możliwość składania uzasadnionych wniosków bezpośrednio do Komisji. A każda taka skarga może być odrzucona tylko wtedy, gdy kwalifikowana większość państw członkowskich zgłasza przeciwko zastosowaniu kolejnych środków antydumpingowych.

Dokument „Towards a more effective EU Trade Defence Policy” (W kierunku skuteczniejszej unijnej polityki ochrony handlu) wzywa Komisję Europejską do wcześniejszego i szybszego reagowania, zapewnienia skuteczności środków po ich wdrożeniu oraz działania w ramach spójnego systemu. Oznacza to powiązanie monitoringu, analizy danych rynkowych, postępowań wyjaśniających i egzekwowania przepisów już od momentu pojawienia się pierwszych sygnałów ostrzegawczych o imporcie opon, których podejrzenie niska cena uderza w europejską branżę. Na dowód przedstawiono wyliczenia. W 2024 roku w UE zamontowano około 398 milionów nowych opon, z

czego blisko 40% wyprodukowano poza granicami Unii. W ciągu ostatnich dwóch lat w Europie ogłoszono zamknięcie dziewięciu fabryk opon, co dotknęło ponad 4400 pracowników.

Cła zmieniły układ sił

Co się zmieniło od wprowadzenia najnowszych stawek celnych na opony do aut osobowych i lekkich pojazdów użytkowych? Dla importerów zrozumienie, kto dokładnie produkuje oponę, stało się równie ważne, jak wiedza, kto ją dostarcza. Jest tak, skoro wysokość stawki (od 4,3% aż po 45,3%) zależy od producenta. Reakcja Irish Tyre Industry Association (ITIA) na unijne cła antydumpingowe na opony z Chin skupia się przede wszystkim na aktywnym doradztwie, ostrzeganiu oraz edukacji swoich członków w celu zminimalizowania ryzyka finansowego dla irlandzkich hurtowników i detalistów.

Z analiz Tyres Europe wynika, że na spadku importu z Chin błyskawicznie skorzystały kraje Azji Południowo-Wschodniej. Dziś Tajlandia i Wietnam kontrolują wspólnie ponad 63% całego rynku importu opon ciężarowych i autobusowych do regionu EU27+UK. Udział Chin w unijnym rynku oponiarskim drastycznie zmalał. Przykładowo, w powiązonym sektorze opon do aut osobowych i dostawczych chiński udział zmalał z poziomu ok. 74% do zaledwie 52%. W nowej rzeczywistości pojawili się też nowi gracze. Do gry o klienta w Europie weszły państwa o wcześniej marginalnym znaczeniu eksportowym dla Europy, takie jak np. Kambodża.

Jednym słowem, środki unijny coraz skuteczniej chronią rynek przed napływem tanich produktów. Organizacja podkreśla, że po wprowadzeniu przez UE działań ochronnych w 2018 roku, udział Chin w imporcie do krajów UE27 oraz do Wielkiej Brytanii spadł z 73% w 2017 roku do poniżej 21% w 2019 roku. Jednocześnie łączny udział Tajlandii i Wietnamu wzrósł z niespełna 3% w 2017 roku do blisko 61% w pierwszych pięciu miesiącach 2026 roku.

Tyres Europe chce szybszych działań od Komisji

Nieuczciwa konkurencja ze strony importu potęguje presję wynikającą z wysokich kosztów energii oraz obciążeń regulacyjnych związanych z prowadzeniem działalności w Europie. Organizacja branżowa zwraca uwagę, że podejmowane środki powinny być wprowadzane szybciej. Najnowsze dochodzenie prowadzone przez UE trwało zbyt długo, a w tym czasie zagrożeni cłami mogli zgromadzić niebotyczne zapasy. Przykładem tej istotnej słabości jest dochodzenie dotyczące opon do samochodów osobowych i lekkich pojazdów ciężarowych. Komisja wszczęła postępowanie 21 maja 2025 r., a w lipcu objęła import rejestracją. W pierwszych trzech kwartałach 2025 r. około 70% importu pochodziło z Chin, przy czym we wrześniu odnotowano szczytowy poziom dostaw, co wynikało z masowego przyspieszania importu przez przedsiębiorstwa. W grudniu Komisja podjęła decyzję o nienakładaniu środków tymczasowych.

W obecnych ramach prawnych oznaczało to, że nie zostały spełnione warunki umożliwiające pobranie ceł z mocą wsteczną. Następnie sytuacja na rynku uległa gwałtownej zmianie. W pierwszym kwartale 2026 r. import z Chin spadł o 57% w ujęciu rocznym, podczas gdy import z innych kierunków wzrósł w pierwszym kwartale o 41%, a w kwietniu i maju – o 40%. Cła ostateczne weszły w życie dopiero 8 lipca 2026 r., kiedy struktura handlu już uległa zmianie.

To dlatego największa organizacja branżowa chce, by stosowane środki w pełni eliminowały szkodę i przywracały równe warunki konkurencji o wiele szybciej i by takie narzędzia mogły działać z mocą wsteczną. By system ochrony rynku i sektorów szczególnie narażonych na nieuczciwą konkurencję działał skuteczniej, należy wypracować reakcje z wykorzystaniem instrumentów ochrony handlu, rozporządzenia w sprawie subsydiów zagranicznych, mechanizmów kontroli inwestycji oraz przepisów dotyczących zamówień publicznych.

Fot. Irish Tyre Industry Association (ITIA)

Źródło: