

Fazilet Cinaralp: Usunięcie barier kluczem do sukcesu

data aktualizacji: 2014.01.22



Wywiad z Fazilet Cinaralp, Sekretarz Generalną Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Gumy (ETRMA).

Jaką organizacją jest ETRMA i kto do niej należy?

ETRMA, Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy, zostało założone w roku 1959 jako jednostka w ramach BLIC (organizacja reprezentująca producentów kauczuku) i jest reprezentacją branży wobec instytucji na szczeblu europejskim oraz międzynarodowym. Nasi członkowie to zarówno organizacje krajowe, reprezentujące branże opon oraz gumy, jak również firmy, które mają fabryki w Europie. Naszą misją jest reprezentowanie europejskiej branży opon i gumy, koordynacja i komunikacja jej pracy, zajmowanie stanowiska w różnych kwestiach oraz promocja wizerunku branży poprzez informowanie zainteresowanych stron.

Jak duży jest europejski rynek opon i jakie są obecnie najważniejsze cele oraz wyzwania branży w Europie?

W 2012 roku europejski rynek opon do samochodów osobowych i ciężarowych zanotował wyniki sprzedaży na poziomie ponad 250 mln sztuk, gdzie 7 na 10 korporacji międzynarodowych stanowią członkowie ETRMA. Rynek opon w Europie, pomimo przedłużonego kryzysu, jest silny i produkuje około 21% wszystkich opon na świecie.

Jednym z wyzwań, przed jakim stoi europejski rynek opon, jest brak równych szans. Opony stały się jednym z najbardziej uregulowanych prawnie produktów: nie tylko są przedmiotem ścisłych wymagań eksploatacyjnych z obowiązkową informacją konsumencką (w zakresie tej samej

eksploatacji), ale również istnieją regulacje dotyczące ich składu chemicznego (na przykład restrykcje PAH), procesu produkcji (ETS) oraz obowiązkowe zbieranie z rynku i przetwarzanie zużytych opon.

Europejski przemysł oponiarski zawsze w pełni angażował się w dostosowanie działalności do nowych i istniejących przepisów unijnych, ponosząc często znaczące inwestycje w celu ich realizacji. Jednak doświadczenie ETRMA pokazuje, że obok tych odpowiedzialnych podmiotów gospodarczych są również inne, które celowo bądź nie unikają przestrzegania tych zasad w celu uzyskania przewagi konkurencyjnej. Praktyki te sprawiają, że jednolity europejski rynek skłania się w kierunku podmiotów niespełniających wymogów, zachęca do nielegalnych zachowań i może potencjalnie zagrozić środowisku, jak również obywatelom i konsumentom. W celu ukrócenia tych praktyk europejski przemysł oponiarski pracuje nad bardziej skutecznym i zharmonizowanym nadzorem rynku w całej Europie.

Innym priorytetem, który występuje w związku z powyższym, jest pewność, że wszystkie pojazdy na europejskich drogach mają opony nie tylko odpowiednie do danego pojazdu, lecz również są właściwie założone i utrzymywane. Żeby osiągnąć ten cel kierowcy muszą być świadomi swojej roli w zagwarantowaniu najlepszej kondycji opon oraz samych pojazdów. Oznacza to regularne sprawdzanie ciśnienia w oponach, głębokości bieżnika oraz doboru odpowiednich opon do pory roku.

Dostęp do rynków najszybciej rozwijających się ekonomicznie krajów, takich jak Indie, pozostaje priorytetem. ETRMA działa intensywnie w celu usunięcia barier dostępu do rynku i poparła zawarcie umów o wolnym handlu (FTA), które są na tyle obszerne i ambitne, żeby osiągnąć ten cel. Jednak to okazało się niezwykle trudne, szczególnie w kontekście załamania się negocjacji umów o wolnym handlu z Indiami.

Czy może Pani opowiedzieć nam o funkcji i wpływie na państwa członkowskie nowego programu unijnego - Plan Działań CARS 2020?

Plan CARS 2020 został przedstawiony przez Komisję Europejską w listopadzie 2012 roku i ma na celu wzmocnienie przemysłu motoryzacyjnego Unii Europejskiej. Oparty jest na wizji konkurencyjności przemysłu i zrównoważonego rozwoju w 2020 roku oraz zaleceń dotyczących sposobu realizacji tej wizji, przedstawionej w finalnym raporcie CARS 21. Główne obszary działania to: emisje, finansowanie badań, elektromobilność, bezpieczeństwo drogowe, nowe umiejętności, inteligentne regulacje, negocjacje handlowe i międzynarodowa harmonizacja.

W naszej opinii wiele można osiągnąć poprzez inteligentną regulację, rzeczywiście realizowaną, a nie tylko ogólne zasady. Ponadto, jak wspomniano wcześniej, ważne są negocjacje handlowe, które mogą zapewnić, że wszystkie przyszłe umowy o wolnym handlu skutecznie usuną wszystkie bariery pozataryfowe. Dla produktu wysoce regulowanego, jak opony, międzynarodowa harmonizacja jest również ważna i podpisanie umowy UN ECE z 1958 r. z innymi krajami będzie niezbędne do uzyskania lepszego dostępu do rynków.

Czym jest właściwie prawo dotyczące opon zimowych i czy istnieją różnice w poszczególnych krajach członkowskich?

W Europie nie istnieje nic takiego, jak europejskie prawo dotyczące opon zimowych, ponieważ ich zastosowanie jest związane z warunkami klimatycznymi danego regionu. W rozporządzeniu 661/2009 znajduje się propozycja definicji takich opon, ale nie została jeszcze wdrożona przez wszystkie państwa członkowskie, jak to się stało w przypadku innych przepisów krajowych (np. kodeks drogowy). Europa jest zatem mozaiką różnych legislacji. Niektóre kraje, takie jak Niemcy, Austria, Słowenia, Rumunia, Czechy, Słowacja i Szwecja, mają określony na poziomie krajowym obowiązek zakładania opon zimowych na konkretnie określone pory roku. W innych krajach na przykład

obowiązek zakładania opon zimowych może istnieć w niektórych ich częściach, zgodnie z warunkami klimatycznymi. W Wielkiej Brytanii, Polsce, na Węgrzech, w Belgii, Holandii, Danii, a także w Portugalii, Grecji i Bułgarii nie ma w ogóle takiego obowiązku. Natomiast w krajach takich, jak Finlandia, Estonia, Łotwa i Litwa nie ma obowiązku stosowania opon zimowych do pojazdów ciężarowych.

Podstawowe pytanie - czy w ogóle potrzebujemy opon zimowych? Może opony wielosezonowe są wystarczające?

Technologia opon zimowych jest opracowana specjalnie do temperatury poniżej 7°C, kiedy to opony zimowe zapewniają lepszą przyczepność i prowadzenie pojazdu na drogach zimnych, mokrych i zaśnieżonych. To przekłada się na lepszą przyczepność na śniegu oraz mniejsze zużycie paliwa. Przede wszystkim redukują drogę hamowania w porównaniu z oponami letnimi i zwiększają bezpieczeństwo jazdy. Poniższe dane mówią same za siebie:

- hamowanie na mokrej powierzchni +6°C: około 4 m krótsza droga hamowania na oponach zimowych;
- hamowanie na mokrej powierzchni +2°C: około 11 m krótsza droga hamowania na oponach zimowych;
- hamowanie na śniegu -5°C: około 37 m krótsza droga hamowania na oponach zimowych;
- hamowanie na lodzie -5°C: około 13 m krótsza droga hamowania na oponach zimowych.

W przyszłym roku pojawią się nowi komisarze. O czym powinni pamiętać, żeby utrzymać lub zwiększyć konkurencyjność branży oponiarskiej w Europie?

W celu utrzymania konkurencyjności przemysłu europejskiego, Komisja Europejska powinna pamiętać o następujących priorytetach:

1. Potrzeba pełnego wdrożenia tzw. inteligentnych regulacji! Ocena skutków regulacji i potrzeba każdego nowego rozporządzenia powinny być dokładnie przeanalizowane, angażując w to branżę oponiarską. Jest to istotny warunek dla pomyślnego funkcjonowania całego przemysłu w Europie.
2. Wspieranie inwestycji w badania i innowacje. Europejski przemysł opon inwestuje nawet 3,5% w badania i innowacje.
3. Zapewnienie sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego dostępu do surowców.
4. Dostęp do rynków rosnących. W wysoce konkurencyjnym rynku globalnym stabilność przemysłu wymaga zdolności do szukania możliwości wzrostu gospodarczego na całym świecie. Pomimo kryzysu, który w 2008 roku uderzył w Europę, inne regiony zanotowały dwucyfrowy wzrost i niestety, często są to te regiony, które narzucają zagranicznym podmiotom bariery dostępu. Sukces w usunięciu tych barier jest kluczowy dla konkurencyjności europejskiego przemysłu oponiarskiego.

Źródło: Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego

Źródło: