



Związek Pracodawców Motoryzacji

KONFEDERACJA  
PRACODAWCÓW  
„LEWIATAN”



ZWIĄZEK  
PRACODAWCÓW  
„LEWIATAN”



PM-L /05/10

Warszawa, 11 marca 2010 r.

**Pan prof. Jerzy Buzek**  
**Przewodniczący Parlamentu Europejskiego**

*Szanowny Panie Przewodniczący*

W efekcie parafowania 15 października 2009 r. przez ówczesną Komisarz ds. Handlu UE oraz Ministra Handlu Korei Południowej umowy o wolnym handlu (FTA) i rozpoczęciu przez odpowiednie struktury unijne procesu normatywnego, sygnatariusze tego listu chcieliby wrazić swoje głębokie obawy co do negatywnych konsekwencji wynikających z jej obowiązywania dla sektora motoryzacyjnego w Polsce i większości krajów UE.

*Szanowny Panie Przewodniczący*

Rozumiejąc szersze przesłanki podpisania umowy, zarówno te polityczne jak i ekonomiczne, oraz zasadność liberalizacji handlu z krajami spoza UE, przeciwstawiamy się regułom i harmonogramowi wprowadzania, a przede wszystkim naruszeniu podstawowej dla gospodarki wolnorynkowej – zasady uczciwej konkurencji, co zresztą również w wielu punktach podkreśliła DG Trade w swoim dokumencie z 11 grudnia 2009 r. „Implementation of the EU – Korea FTA

Z ubolewaniem musimy stwierdzić, iż przy konstruowaniu tej Umowy osiągnięcie określonych celów politycznych przeważało nad celami gospodarczymi. Dodatkowo sektor motoryzacyjny potraktowano, jako element przetargu. Zawarte bowiem w Umowie ustalenia kreują model konkurencji protekcyjnistycznej, jakże nam Polakom znanej z gospodarki socjalistycznej. W konsekwencji jesteśmy pewni, iż doprowadzi to do wzrostu skali perturbacji sektora motoryzacyjnego, który i tak znajduje się w bardzo trudnej sytuacji.

Nie chcemy tu epatować Pana Przewodniczącego danymi statystycznymi ukazującymi dysproporcje w handlu UE i Korei na korzyść drugiego partnera. Dodatkowo Umowa, akceptując preferencje wynikające z obniżenia taryf celnych, liberalizacji Reguł Pochodzenia, utrzymania Klauzuli Cła Zwrotnego i sterowanym kursem wymiany wona, nie wymusza jednocześnie usunięcia stosowanych wobec partnerów europejskich barier poza taryfowych i handlowych. Liberalizacja handlu musi się dokonywać przy zachowaniu wzajemnych korzyści i respektowaniu zasad uczciwego dostępu do rynku.

Jesteśmy przekonani, iż wkrótce po wejściu umowy w życie produkcja samochodów w UE, a szczególnie pochodzenia koreańskiego, przestanie być opłacalna, zaś produkcja do nich części wręcz deficytowa.

Jesteśmy świadomi, iż przygotowany projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia w życie dwustronnej klauzuli ochronnej zawartej w umowie o wolnym handlu między UE a Koreą daje producentom europejskim pewne narzędzie dla kontrolowania niebezpiecznego dla przemysłu unijnego wzrostu importu produkcji koreańskiej. Oczywiście jego efektywność będzie można ocenić po sprawności i szybkości działania procedur. Wymaga to czasu i weryfikacji w codziennym życiu prawn-administracyjnym. Tym bardziej dziwią działania Komisji ds. Handlu zmierzające do jak najszybszego wprowadzenia Umowy w życie. Zaskakuje propozycja Komisarza Karla de Goucht wprowadzenia nawet tzw. okresu tymczasowego, mimo braku ostatecznych rozstrzygnięć formalno-prawnych, co do formy ratyfikacji Umowy. Czemu ma służyć ten pośpiech? Na pewno nie pomyślnemu i zrównoważonemu rozwojowi europejskiego sektora motoryzacyjnego.

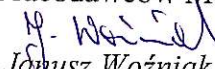
Tym większego znaczenia nabiera nasza negatywna ocena sytuacji, zbieżna z oceną Umowy dokonaną przez CLEPA i ACEA. Podtrzymujemy również liczne zastrzeżenia i uwagi podnoszone przez polskich ekspertów uczestniczących przy negocjowaniu Umowy.

*Szanowny Panie Przewodniczący*

Sygnatariusze tego listu zwracają się do Pana o zablokowanie, w miarę możliwości regulaminowych jakie przysługują Przewodniczącemu Parlamentu Europejskiego, ostatecznego głosowania nad Umową do czasu wyjaśnienia w rzetelnej debacie parlamentarnej wszystkich wątpliwości natury ekonomiczno-społecznej i formalno-prawnej oraz uzyskania rozstrzygnięć proceduralnych, wyznaczonych w traktacie lizbońskim, dot. przyjmowania tego rodzaju norm prawnych. Szczególnie ważne jest to w przypadku, kiedy nowa regulacja może przynieść tak dotkliwe konsekwencje dla europejskich pracodawców i pracobiorców sektora motoryzacyjnego.

*Z poważaniem:*

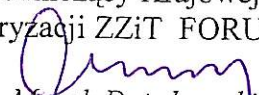
Przewodniczący  
Związku Pracodawców Motoryzacji

  
Janusz Woźniak

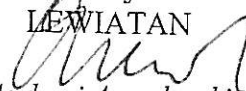
Prezes Związku Pracodawców  
LEWIATAN

  
Małgorzata Wychowaniec

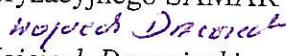
Przewodniczący Krajowej Sekcji  
Motoryzacji ZZiT FORUM ZZ

  
Marek Dyżakowski

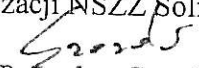
Prezes Konfederacji Pracodawców

LEWIATAN  
  
Andrzej Arendarski

Prezes Instytutu Badań Rynku  
Motoryzacyjnego SAMAR

  
Wojciech Drzewiecki

Przewodniczący Krajowej Sekcji  
Motoryzacji NSZZ Solidarność

  
Bogusław Szozda

***Do wiadomości:***

Paweł Zalewski	- Wiceprzewodniczący Komisji Handlu Międzynarodowego PE
Ryszard Czarnecki	- Komisja Handlu Międzynarodowego PE
Małgorzata Handzlik	- Komisja Handlu Międzynarodowego PE
Jarosław L. Wałęsa	- Komisja Handlu Międzynarodowego PE
Waldemar Pawlak	- Wiceprezes Rady Ministrów RP, Minister Gospodarki RP
Grażyna Henclewska	- Podsekretarz Stanu Ministerstwa Gospodarki
Wojciech Jasiński	- Przewodniczący Sejmowej Komisji Gospodarki
Stanisław Rakoczy	- Przewodniczący Sejmowej Komisji ds. Unii Europejskiej
Jan Wyrowiński	- Przewodniczący Senackiej Komisji Gospodarki Narodowej