

Barroso, uratuj stocznie!



(© PAP)

2008-07-14

Komisja Europejska powinna dla Polski być równie łaskawa, jak kiedyś była dla Francji. Stocznie w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku są zagrożone.

Dlatego 10 czerwca skierowałem list do José M. Barroso oraz do prezydenta Nicolasa Sarkozy'ego, w którym poprosiłem przewodniczącego Komisji Europejskiej oraz prezydenturę francuską o aktywne osobiste włączenie się w znalezienie rozwiązania problemu polskich stocznii. Komisja Europejska wymaga bowiem od polskiego rządu dostarczenia dossier prywatyzacyjnego w terminie niemożliwym do zrealizowania.

Europa nie może abstrahować od aspektu politycznego problemów polskiego przemysłu stoczniowego. Stocznie to tysiące pracowników, jeszcze więcej podwykonawców, którzy zapowiadają akcje protestacyjne i strajki. Jak przewodniczący Barroso i francuska prezydentura chcą przekonać nieufnych Irlandczyków do zmiany stanowiska wobec traktatu lizbońskiego, gdy z Polski będą dochodzić relacje o protestach stoczniovców?

Jak przewodniczący Sarkozy wytłumaczy Europejczykom, że decyzja Komisji Europejskiej przyczyniła się do upadku kolebki Solidarności? A że takie argumenty się pojawiają, nie mam wątpliwości.

Problem polskich stoczni jest więc problemem politycznym całej Unii, tak jak wiele innych decyzji o charakterze ekonomicznym i administracyjnym. By uprzedzić ewentualne zarzuty, że w moim myśleniu kieruję się egoistycznym polskim interesem narodowym, przywołam przykłady politycznych rozwiązań stosowanych w Brukseli już wcześniej. Posłużę się jednym tylko artykułem z francuskiej prasy z dnia 22 kwietnia 2005 roku. Ukazał się na kilka dni przed referendum, w którym Francja odrzuciła traktat konstytucyjny.

W artykule zatytułowanym "Prezenty Brukseli dla francuskiego tak" czytamy: "Komisja Europejska nigdy nie była tak łaskawa dla Francji. W tym trudnym czasie dla zwolenników głosowania za traktatem Bruksela mnoży podarunki dla francuskiego rządu". Dalej dowiadujemy się o dofinansowaniach importu francuskich bananów sumą 110 mln euro oraz możliwości dotowania biletów samolotowych dla studentów i ludzi ubogich podróżujących z francuskich terytoriów zamorskich do metropolii.

To tylko przykłady politycznych gestów dobrej woli Komisji Europejskiej, notabene gestów będących w sprzeczności z zasadą twardej konkurencji, za którą tak twardo opowiada się dziś komisarz Nelly Kroes.

Tym wszystkim gestom towarzyszyły zresztą decyzje znacznie poważniejsze. Pamiętam przegraną przez nowe kraje Unii batalię o nowy kształt dyrektywy usługowej. Jej wersja liberalna, korzystna dla przedsiębiorstw nowych krajów, przepadła na rzecz wersji kompromisowej chroniącej status quo starych państw. To na marginesie dyskusji nad tą właśnie dyrektywą pojawił się strach przed polskim hydraulikiem i strach - czyli argument polityczny - wygrał z argumentami czysto ekonomicznymi i z zasadą swobodnej konkurencji.

By nie być gołosłownym, przytaczam kolejny cytat z "Le Figaro": "Dwie propozycje dyrektyw niewygodnych dla Francji odłożono do szuflady: reformę dotacji państwowych dla przedsiębiorstw oraz wprowadzenie konkurencji w transporcie miejskim i regionalnym. Patronująca pierwszemu tekstowi Nelly Kroes zastała poproszona o odłożenie tej sprawy na półkę do czasu, gdy pojawią się inne instrukcje (?)".

Drugą propozycją, która wylądowała w szufladzie, jest projekt liberalizacji transportu miejskiego i regionalnego. Celem było otwarcie tych sektorów na konkurencję, a to wywołało niepokój wśród francuskich związkowców. A urzędnicy Komisji Europejskiej mówią: Nie możemy sobie teraz pozwolić na ryzyko strajku metra i kolei we Francji.

Zabieg odłożenia na półkę niewygodnych spraw jest praktykowany i nawet doczekał się w języku brukselskim specjalnego określenia: nazywa się to "wsadzeniem sprawy na żółwia". Od czasu, gdy podejmowano decyzję o "wsadzeniu na żółwia" dossier niewygodnych dla francuskiego rządu, minęły zaledwie trzy lata. Prezydencja francuska ma ten okres w świeżej pamięci, muszą też o tym pamiętać przewodniczący Barroso i komisarz Kroes.

Moje doświadczenie posła do Parlamentu Europejskiego wskazuje więc, że Komisja Europejska nie posługuje się wyłącznie logiką technokratyczną. Myślenie polityczne nie jest jej obce. W dzisiejszym kontekście sprawa polskich stoczni powinna być więc rozpatrywana nie tylko w kategoriach ekonomicznej ortodoksji, ale również jako problem polityczny. I nie jest to wyłącznie problem polskiego rządu, ale problem całej Unii.

Bogusław Sonik

Poseł do Parlamentu Europejskiego