

Dohoda o volném obchodu mezi EU a Korejskou republikou (Free Trade Agreement - FTA)

- V čase ekonomické krize a jejího doznívání je uzavírání dohod směřující k uvolňování a usnadňování obchodu důležitější než kdykoli jindy. S narůstajícími tendencemi k protekcionismu, který nevyhnutelně vytváří nové obchodní překážky, jsou důležitým a výrazným vzkazem o postoji EU k mezinárodnímu obchodu.
- Český průmysl, který je výrazně exportně orientován, potřebuje co nejotevřenější mezinárodní obchod. FTA s Koreou by významně zpřístupnila dosud značně uzavřený korejský trh, který nabízí široký potenciál a vysokou možnost růstu.

PŘÍNOSY DOHODY OBECNĚ

- Dohoda představuje dosud **nejambicióznější výsledek** EU dosažený uzavřením FTA. Zároveň může být pozitivním vzorem a důkazem o rozsahu možností usnadňování obchodu pro další FTA.
- EU do Koreje ročně vyváží zboží za cca 25 mld. EUR a služby za nejméně 14 mld. EUR. Podle studie, kterou si zadala EU, **FTA mohla zvýšit export zboží a služeb do Koreje o cca 41 mld. EUR.** ČR vyváží do Koreje zboží za cca 200 mil. EUR, služby za cca 10 mil. EUR. FTA by mohla přispět ke zvýšení **ČR exportu o cca 26%.**
- Vedle **rozsáhlého odbourání cel** je jedním z klíčových přínosů FTA **odstranění netarifních překážek obchodu.** Zásadní význam má eliminace překážek ve čtyřech sektorech, které jsou rozhodující pro vzájemný obchod, konkrétně v sektorech průmyslu automobilového, chemického, farmaceutického a spotřební elektroniky.
- Evidentní jsou možnosti nových příležitostí pro exportéry v odvětví **služeb** (pro ČR zejména v oboru telekomunikací, dopravy, v oblasti právních, stavebních či finančních služeb)
- Rozšíření **ochrany práv k duševnímu vlastnictví**, mj. **vysoká úroveň ochrany hlavních evropských zeměpisných označení (GIs)** – v případě ČR se jedná o ochranu označení České pivo, Budějovické pivo, Budějovický měšťanský var, Českobudějovické pivo a Žatecký chmel.
- Dohoda zahrnuje i **mechanismus pro účinné řešení případných budoucích sporů** po vstupu dohody v platnost s cílem zajistit vymahatelnost sjednaných závazků. Použit je standardní model používaný WTO, upravené postupy mediace, konzultace, rozhodčí řízení, sankce jsou přesně vymezeny (např. konzultace se uskuteční 30 dní od data podání žádosti, v naléhavých situacích se doba může zkrátit na 15 dní, předložení průběžné zprávy rozhodčím tribunálem do 90 dní nebo max. 120 dní od data ustavení tribunálu). Ve specifických případech je možné lhůty zkrátit, zkrácené lhůty se uplatní například při řešení sporů v případě motorových vozidel a jejich součástí (období stanovené pro rozhodčí rozhodnutí tribunálu se sníží ze 120 na 75 dní, v případě nutnosti legislativních opatření na 90 až 150 dní).

- Možnost ochrany evropských a českých firem prostřednictvím **obecné ochranné doložky**, jež, v případě, že dojde k nárůstu korejských dovozů, které by způsobily nebo hrozily způsobit újmu evropským výrobcům, umožňuje obnovení cla dle doložky nejvyšších výhod (MFN) a to po dobu až 2 let (navíc s možností dalších 2 let s odškodněním).

Hlavní obavy z uzavření FTA s Korejskou republikou (KR) a protiargumenty

Všeobecná tvrzení s důrazem na automobilový sektor

1. EU je mnohonásobně větší trh než trh korejský a Dohoda tak přinese KR mnohem větší příležitosti než získá EU.

Ano, ale evropský trh je na rozdíl od korejského již v současné době relativně otevřený. FTA tak odstraní nerovnováhu mezi otevřeným evropským trhem a poměrně uzavřeným trhem korejským a evropští exportéři tak budou moci na tento trh vstoupit v plné míře a využít jeho potenciálu bez výraznějších omezení. Tím rovněž získají konkurenční výhodu nad exportéry z ostatních zemí, které FTA uzavřenou nemají. České firmy mohou přitom využít možností, které nabízí Dohoda přímo či ve spolupráci s firmami s jiných členských států EU, a to jak v případě vývozu zboží, tak služeb či státních zakázek.

2. Korejská auta se bez cel budou snadněji prodávat v EU, evropští výrobci budou nuceni snižovat produkci.

Aby nedošlo k ohrožení evropských výrobců, obsahuje FTA všeobecnou ochrannou doložku, která v případě nárůstu objemu dovozů, v absolutních číslech nebo v poměru k domácí výrobě, a za takových podmínek, které by způsobily nebo hrozily způsobit vážnou újmu domácímu odvětví, umožňuje zvýšení cel až na úroveň MFN po dobu až čtyř let. Navíc korejská strategie v oblasti automobilového průmyslu se v posledních letech soustředí spíše na přiblížení výroby automobilů cílovému trhu. Podle dopadové studie AMO, 40 % automobilů pro evropský trh se dováží z Koreje, dalších 36 % se dodává z automobilek v EU (ČR, SR) a zbytek se dodává z automobilek ve 3. zemích, zejména z Indie.

3. Korejci nebudou kupovat evropská auta ani po odstranění všech bariér, protože dnes je podíl zahraničních aut na korejském trhu pouze 4%.

Korejský automobilový trh je v současné době velmi uzavřený a chráněný, a to jak dovozními cly (8% osobní vozidla, 10% užitková vozidla), tak zejména netarifními překážkami (z nichž velmi důležitou roli hrají bezpečnostní a ekologické normy, dále pak systém zdanění vozidel a obecně postoj společnosti vůči dováženým automobilům). FTA pomůže odstranit hlavní obchodní bariéry, tj. cla a celou škálu netarifních překážek, zejména bezpečnostních a emisních norem tím, že budou postupně sladovány s mezinárodními, a tudíž otevřít dveře pro evropské výrobce a exportéry. Evropská auta budou moci být prodávána za nižší ceny a za mnohem jednodušších podmínek než v současné době. Bez FTA by korejský trh zůstal stejně uzavřený, jako doposud.

Korejské investice v EU

4. FTA povede ke snížení objemu korejských investic v EU.

Tento předpoklad je s ohledem na nedávné multimilionové dlouhodobé investice korejských producentů automobilů v EU nepravděpodobný. Není reálné, že by vysoké investice byly

staženy právě v době, kdy továrny začínají být v plném provozu. Právě naopak se zdá, že korejsí výrobci uvažují nad dalšími investicemi v EU, a to ze strategických důvodů jako je například blízkost evropskému trhu, kvalita pracovních sil a infrastruktury a snížení dovozních nákladů do EU.

5. FTA sníží korejské investice v ČR.

Platí zde stejné argumenty, jako pro celou EU (viz bod 4). Ochota investovat v ČR závisí spíše na možnostech investičních pobídek, než na podpisu Dohody. Nepravděpodobnost argumentu o snížení investičních aktivit dokládá i skutečnost, že v . v době, kdy byla FTA téměř uzavřena, byla dohodnuta druhá největší korejská investice v ČR (koupě Škody Power jihokorejskou společností Doosan Heavy Industries & Construction v září 2009). Také největší korejská investice v ČR, závod Hyundai v Nošovicích (v provozu od listopadu 2008), byl slavnostně inaugurován 24. září 2009, tedy také v době ukončení jednání o FTA.

Pokud jde o zmíněnou automobilku Hyundai, došlo počátkem října 2009 k rozhovoru mezi zástupcem MPO ČR a českým zástupcem jedné ze společností skupiny Hyundai. Zástupci Hyundai byla položena otázka, jak FTA ovlivní fungování předmětné automobilky v ČR. V odpovědi bylo sděleno, že FTA bude mít na českou pobočku automobilky Hyundai minimální vliv. Lze předpokládat, že dojde ke zlevnění těch několika komponentů, které nyní Hyundai dováží z J. Koreje (snížení vstupního cla do EU). Jejich význam však neustále klesá, protože Hyundai stále více přechází na tuzemské, případně evropské dodavatele komponentů kvůli pružnosti výroby a dopravním nákladům. V květnu t.r. na schůzce s náměstkem ministra M.Tlapou potvrdil velvyslanec KR pan Robert Y.G. Ho, že další investice v ČR budou záviset spíše na investiční politice vlády než na uzavření FTA.

Dle sdělení OEÚ ZÚ Soul závod v Nošovicích stále vyvolává zájem dalších korejských podniků o investice v ČR. Nejsou tedy sebemenší signály o vůli korejských investorů své aktivity omezovat nebo dokonce z ČR odcházet.

Pravidla původu

6. Pravidla původu, která budou zavedená Dohodou, dovolují, aby Korea využitím levných součástek ze třetích zemí (např. Číny) zlevňovala své zboží a zároveň zaplavila evropský trh levným zbožím ze třetích zemí (automobily).

Nákup levných subdodávek ze třetích zemí v současné době není pro korejské výrobce omezen vůbec, Dohoda tak přináší jednoznačné zlepšení zavedením určitého procentního podílu zahraničních součástek. Právo nákupu levných subdodávek navíc mají dle Dohody i evropsí výrobci. V únoru 2009 vypracovali analytici Generálního ředitelství pro obchod Evropské komise analýzu ke kapitole věnované pravidlům původu a otázce zpětného navracení cla. Z té vyplývá, že v současné době obsahují auta dovážená do EU v průměru jen malé procento (cca 10%) zahraničních součástek a ze statistických dat nevyplývá, že by se tento podíl dramaticky zvyšoval. Navíc Korea vykazuje dlouhodobě aktivní obchodní bilanci u dané HS položky (autosoučástky) se všemi nejvýznamnějšími obchodními partnery, tedy i s Čínou.

7. Je nutné, aby Dohoda zaváděla nutnost 60%-ního podílu domácích součástek (u automobilech).

Přes původně rozdílné stanovisko obou vyjednávacích týmů (korejská strana prosazovala 50%, evropská 60%) došli vyjednávači ke kompromisnímu řešení - podíl domácích součástek ve výši 55% finálního výrobku. Tento kompromisní výsledek není daleko od požadavku EU, potažmo požadavku evropských výrobců automobilů zastoupených asociací evropských

výrobců automobilů (ACEA). Vzhledem k tomu, že v současnosti k nám Korejci vyvážejí na bázi MFN a obsah semi-produktů ze třetích zemích v jejich výrobcích není omezen, dohoda současný stav pouze zlepší.

8. Pravidla původu v Dohodě vytvoří precedent pro další dohody, které bude EU vyjednávat.

Pokud jde o nebezpečí precedentu, Evropská komise deklarovala a stále deklaruje, že ustanovení v FTA s Koreou nebudou, pokud se členské státy nedohodnou jinak, nikdy vnímána jako precedent pro další FTA.

Zpětné navracení cel (Duty Drawback – DDb)

9. Povolení DDb v Dohodě zvýhodní korejské firmy oproti evropským, které obchodují převážně na evropském trhu

Úplný zákaz DDb po vstupu FTA v platnost zůstává pro korejskou stranu politicky zcela nepřijatelný. Dnes tento princip využívají korejské vývozci v plné míře. Po vstupu Dohody v platnost budou moci výhod DDb využívat nejenom korejské exportéry, ale i exportéry evropské. Budoucí Dohoda přinese možnost kontroly a případně i, s pomocí zvláštní ochranné doložky, regulace využívání DDb.

Pro posouzení, do jaké míry jsou korejské výrobci v současné době zvýhodněni v důsledku DDb oproti evropským, by bylo nutné provést kalkulace pro jednotlivé typy zboží. Pokud jde o automobily, pak lze konstatovat, že korejské výrobci za dodávky komponentů pro své automobily neplatí žádné clo, ať už tyto komponenty nakupují doma nebo v zahraničí. Evropské výrobci za dodávky komponentů do svých automobilů neplatí žádné clo, pokud komponenty nakoupí v rámci EU (většina komponentů), nebo clo, které se pohybuje v rozmezí 0% až 4% v závislosti na zemi, odkud se komponenty dovážejí. Zde je ovšem třeba vzít v úvahu, že toto clo, které platí evropskému výrobci, se v čase neustále snižuje až k 0% v souladu s účinností preferenčních dohod. Dále je třeba vzít v úvahu, že dle analytiků Evropské komise absolutní částka průměrného cla, které zaplatí evropskému výrobci automobilů za dovezené komponenty na jedno auto nepřevyšuje částku, kterou musí korejský výrobce zaplatit za dopravu svého automobilu do Evropy.

10. Zvláštní ochranná doložka pro DDb (tzv. DDb safeguard clause) je nejasná a neefektivní.

Toto tvrzení je nepravdivé, mechanismus bude lehce spustitelný a efektivní. Mechanismus bude spuštěn v případě, že:

- a) míra nárůstu dovozů relevantních produktů podléhajících clu ze zemí, se kterými nemá Korea uzavřenou FTA, bude podstatně vyšší, než míra nárůstu vývozu finálního produktu do EU
- b) dovozy finálních produktů se podstatně zvýší ať absolutně nebo relativně.

Základ pro posuzování těchto zvýšení bude tvořit průměr posledních 3 let před vstupem dohody v platnost. Spuštění tohoto mechanismu bude obzvláště jednoduché v případě automobilového průmyslu. Tato doložka se použije v případě, že po skončení 5-letého přechodného období dojde na korejské straně k výraznému zvýšení zahraničních subdodávek, které by následně poškozovalo konkurenční prostředí u zákazníků korejských exportérů. „Výrazné zvýšení“ je stanoveno pro automobilový průmysl na 10%.

V případě neshody bude otázka opodstatněnosti nastartování zvláštní ochranné doložky řešena řízením v rámci Panelu. Předmětný systém předpokládá výměnu podrobných statistických informací a dalších údajů spojených s DDb a jejich průběžné vyhodnocování. V případě rozporu by se použilo výše zmíněné urychlené řízení k urovnání sporů. Systém bude platit pro všechny druhy výrobků, limit by se však stanovoval pouze na zboží (komponenty), které byly důvodem spuštění ochranné doložky. Pokud panel konstatuje splnění podmínek, pak dojde (do 90 dnů, nejpozději však do 150 dnů) k částečnému zákazu DDb v tom smyslu, že bude stanovena maximální hranice (limit), do které může být clo navraceno. Limit je stanoven na 5%. Podnět ke konzultacím bude moci podat i jednotlivý ČS. Vymahatelnost zvláštní ochranné doložky k DDb je posílena tím, že příslušná ustanovení Dohody (včetně monitoringu) budou obsažena v prováděcím předpisu EU ke všeobecné ochranné doložce.

11. Mechanismus „DDb safeguard clause“ by měl být spuštěn v době, kdy vstoupí dohoda v platnost, ne po pěti letech, jak stanovuje Dohoda, vzhledem k tomu, že by toto pětileté období vystavovalo evropský průmysl nespravedlivé konkurenci. Také není jasné, jak bude mechanismus spuštěn.

Ochranný mechanismus bude spuštěn ve chvíli, kdy začnou platit u citlivých položek cla ve výši 0%. Do té doby bude evropská produkce chráněna cly tak, jak je tomu dnes, i když budou tato cla postupně klesat. V přechodném období však bude možno uplatnit všeobecnou ochrannou doložku (viz. otázka č. 2), která umožňuje zavést zpětně cla na dovážené zboží až na 4 roky. Dohoda dále po celou dobu své platnosti umožňuje zavést ochranná opatření v souladu s pododstavci (i) a (j) článku XX GATT 1994. Tato opatření mohou vstoupit v platnost okamžitě v případě vážného ohrožení.

12. DDb v Dohodě vytvoří precedent pro další dohody, které bude EU vyjednávat.

Jako v případě pravidel původu je Evropská komise připravena přijmout závazek v tom smyslu, že ustanovení v FTA s J. Koreou nebudou nikdy vnímána jako precedent pro další FTA, pokud se členské státy nedohodnou jinak.

Netarifní překážky obchodu (NTBs) uplatňované Koreou

13. Dohoda nezohledňuje důležité NTBs aplikované Koreou, evropští vývozci tedy budou nadále narážet na zásadní obchodní překážky.

Odstraňováním tarifních a netarifních překážek se zabývá kapitola 2 Dohody, konkrétně její přílohy k citlivým produktům - elektronice, motorovým vozidlům a jejich součástem, farmaceutickým a zdravotnickým výrobkům a chemikáliím.

Co se týče elektroniky, FTA by měla eliminovat nákladné testování (duplicitní zkoušky jednoho výrobku prováděné oběma stranami) a certifikační procedury. Základem pro národní standardy budou mezinárodní normy vypracované ISO, IEC a ITU. K uznávání shody výrobku s příslušnými normami by mělo po přechodném období (na korejské straně 3 roky, na straně EU okamžitě) dostačovat prohlášení vývozce podložené protokolem akreditované zkušebny v jedné z obou stran. Zkušebny obou stran budou provádět vzájemné konzultace, aby se vnitřní normy maximálně přibližovaly mezinárodním normám nebo alespoň sobě navzájem. Postupy pro uznávání shody jsou přesně specifikovány.

U motorových vozidel a jejich dílů FTA usnadní přístup na korejský trh a odstraní řadu regulatorních a technických překážek bránících automobilovému průmyslu EU v přístupu na korejský trh, konkrétně:

- bezpečnostní standardy Evropské hospodářské komise OSN (UNECE) budou považovány za ekvivalent norem platných v Korejské republice s tím, že 75 nejdůležitějších norem a předpisů UNECE začne Korejská republika uznávat v okamžiku zahájení prozatímního uplatňování FTA;
- Korejská republika upraví v průběhu 5 let dalších 29 norem a předpisů dle standardů UNECE;
- další standardy, které nebyly akceptovány jako ekvivalentní nebo nebyly harmonizovány, bude Korejská republika implementovat pouze v takovém rozsahu, který nebude vytvářet překážky vstupu na trh;
- Korejská republika uzná připravovanou normu EU pro palubní diagnostické systémy - OBD (Euro 6) jako ekvivalent korejských norem (automobily splňující Euro 5 budou mít přístup na základě přechodně smlouveného systému kvót, a to buď do konce roku 2013 nebo do zavedení normy OBD Euro 6);
- emisní normy (korejské předpisy KULEV spočívající v povinném snižování emisí CO₂) pro EU vývozce budou flexibilnější (povolení prodeje vozidel na benzín se bude odvíjet od celkového množství prodaných vozidel na korejském trhu a roční průměrné hodnoty emisí plynů);
- na základě FTA dojde k vytvoření série mechanismů, které zabrání vzniku nových překážek (konzultační povinnost obou stran v případě nutnosti zavedení nového předpisu, ustavení Pracovní skupiny pro motorová vozidla a jejich díly, stanovení zvláštního zrychleného režimu pro řešení případných sporů).

U farmaceutických přípravků a chemických látek je cílem FTA zajistit např. transparentnost v procesu stanovení ceny, úhrady nebo regulace farmaceutických výrobků; transparentnost předpisů souvisejících s řízením a regulací chemických látek; zavedení jasných pravidel a povinností kompetentních úřadů; koordinaci a konzultaci v rámci příslušných pracovních skupin.

Mechanismus pro řešení sporů

14. Mechanismus pro řešení sporů je nedostačující.

FTA obsahuje účinný mechanismus pro řešení sporů s cílem zajistit vymahatelnost závazků (nad rámec WTO). V automobilovém odvětví by se pro řešení sporů použilo zvláštní urychlené řízení (období stanovené pro rozhodčí rozhodnutí panelu se sníží ze 120 na 75 dní, v případě nutnosti legislativních opatření - 90 až 150 dní.) Sankce se budou vztahovat na všechny spory v FTA. Mechanismus pro řešení sporů bude celkově trvat maximálně 250 dní.

Odbourávání celních bariér u automobilů

15. Na evropské straně by se měly odbourávat celní bariéry pomaleji (cca za 5-7 let).

V FTA byl dohodnut kompromis, který se blíží představě výrobců automobilů. Na korejské straně dojde k odbourání cel dříve než v EU. Cla budou uvolněna za 3 roky (což by nemělo evropským exportérům vadit, protože několikrát prohlásili, že korejská cla jsou relativně nízká a nepřekážejí jim). Na evropské straně budou cla odbourána za 3 roky u velkých a středních aut a za 5 let u malých aut.

Lidská práva

16. Korea potlačuje lidská práva (hlavně v rámci odborů), toto je možné, protože nepodepsala důležité mezinárodní dohody ILO. Korea například nerespektuje svobodu shromažďování a nedovoluje zaměstnancům praktikovat kolektivní vyjednávání.

Korejská republika je signatářem všech důležitých mezinárodních dohod v oblasti lidských práv, korejská vláda mj. podporuje činnost Národní komise pro lidská práva, která monitoruje prostor pro svobodu projevu. Určité dohady může vyvolávat Národní bezpečnostní zákon, který v extrémních situacích může vést k omezení práva na svobodu projevu či sdružování (zejm. u tzv. protistátní činnosti). Tyto a další možné podobné restriktce však vycházejí především z tíživé mezikorejské situace. Jisté nedostatky, z pohledu evropské společnosti, jsou způsobeny tradičními kulturními rozdíly, neprojevují se však v ekonomické oblasti.

V FTA je celá jedna kapitola věnovaná problematice dodržování enviromentálních, lidskoprávních, pracovních apod. režimů. Jedná se o kapitolu č. 13 – Obchod a trvale udržitelný rozvoj. Kapitola se odvolává na Agendu 21 o životním prostředí a rozvoji z roku 1992, na Plán z Johannesburgu k zavádění udržitelného rozvoje z roku 2002 a na Ministerskou deklaraci z roku 2006 Ekonomického a sociálního výboru OSN o Plné zaměstnanosti a důstojném zaměstnání. Strany se v souvislosti s výše uvedenými dokumenty zavazují provádět mezinárodní i vzájemný obchod tak, aby přispíval k trvale udržitelnému rozvoji. Strany se dále v uvedené kapitole zavazují k co nejvyšší ochraně životního prostředí a pracovních standardů definovaných v mezinárodních smlouvách.

Kromě toho je důležité zmínit, že neobchodními aspekty vzájemných euro-korejských vztahů, tedy i dodržováním mezinárodních konvencí a lidských práv, se do hloubky zabývá tzv. Rámcová dohoda (Framework Agreement-FA), která byla podepsána v květnu t.r. Obě dohody jsou provázané a tvoří spolu jednotný institucionální rámec (FTA je dohodou, jíž se uplatňují obchodní ustanovení ve smyslu Rámcové dohody).

Je tedy zřejmé, že pokud jsou pochybnosti o dodržování lidských práv a pracovních standardů v Koreji, pak právě FA společně s FTA může dát Evropské unii do ruky účinný nástroj k tlaku na nápravu takové situace.